RĂZBOIUL SUBMARIN

ÎN MAREA NEAGRĂ

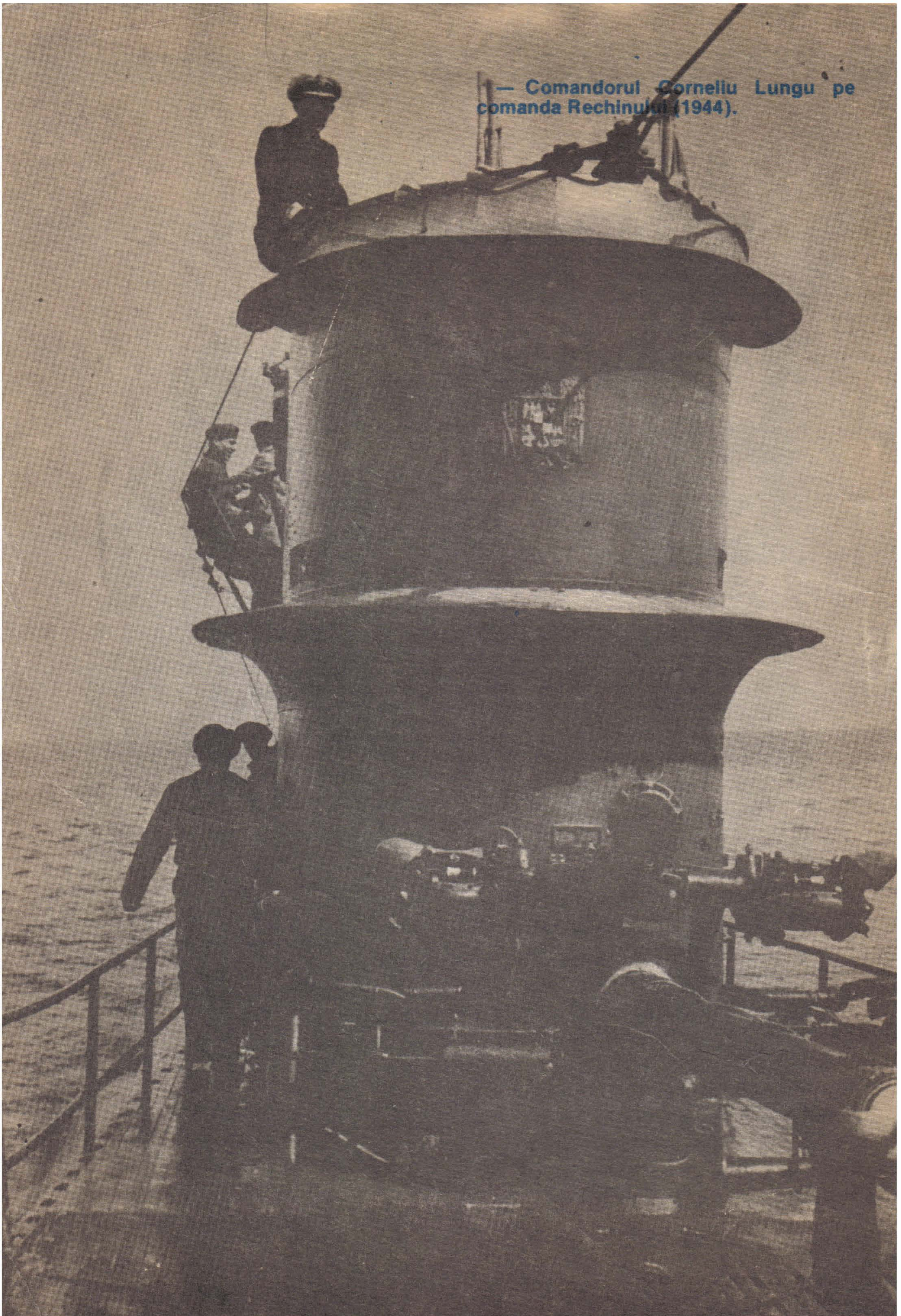
1941-1944

ACŢIUNILE MARINEI ROMÂNE



MODELISM •

Mărturii și documente coordonate și îngrijite de CRISTIAN CRĂCIUNOIU



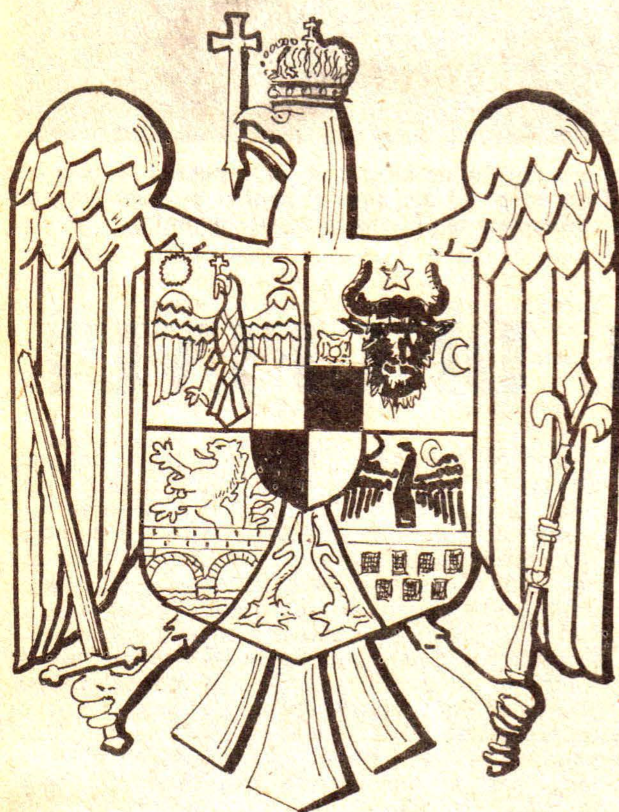
— Comandorul Corneliu Lungu pe comanda Rechinului (1944).



Insigna purtată de submariniştii români în timpul celui de al doilea război mondial. Mărimea reală.

SUBMARINE ROMÂNEŞTI ÎN MISIUNE

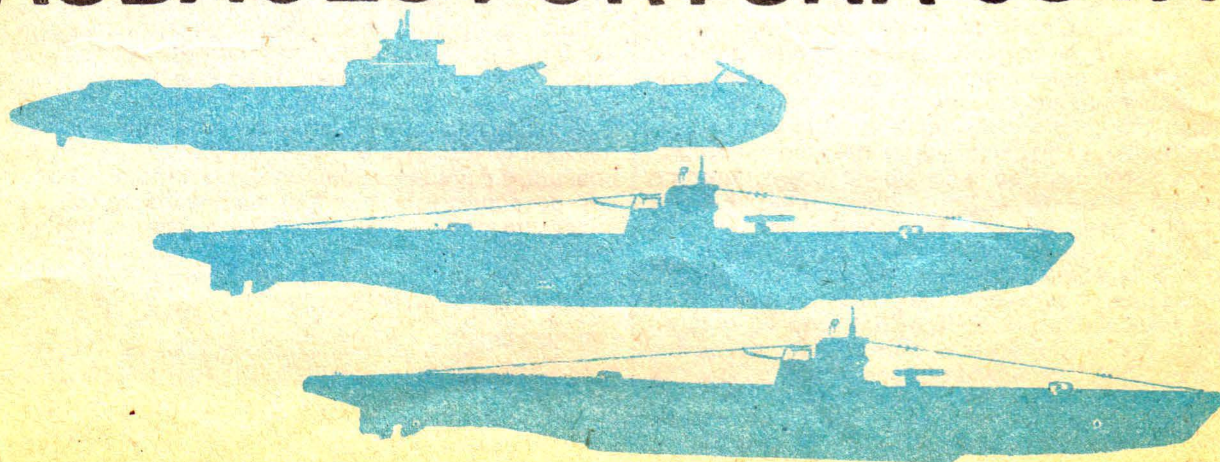
Autorii dedică această lucrare celor cinci comandanţi ce au consacrat arma submarină românească prin misiuni de război: VICTOR VOINESCU, CORNELIU LUNGU, BIBI (CONSTANTIN) COSTĂCHESCU Delfinul, GRIGORE CIOLAC Marsuinul, NICOLAE ŢURCANU — Rechinul.

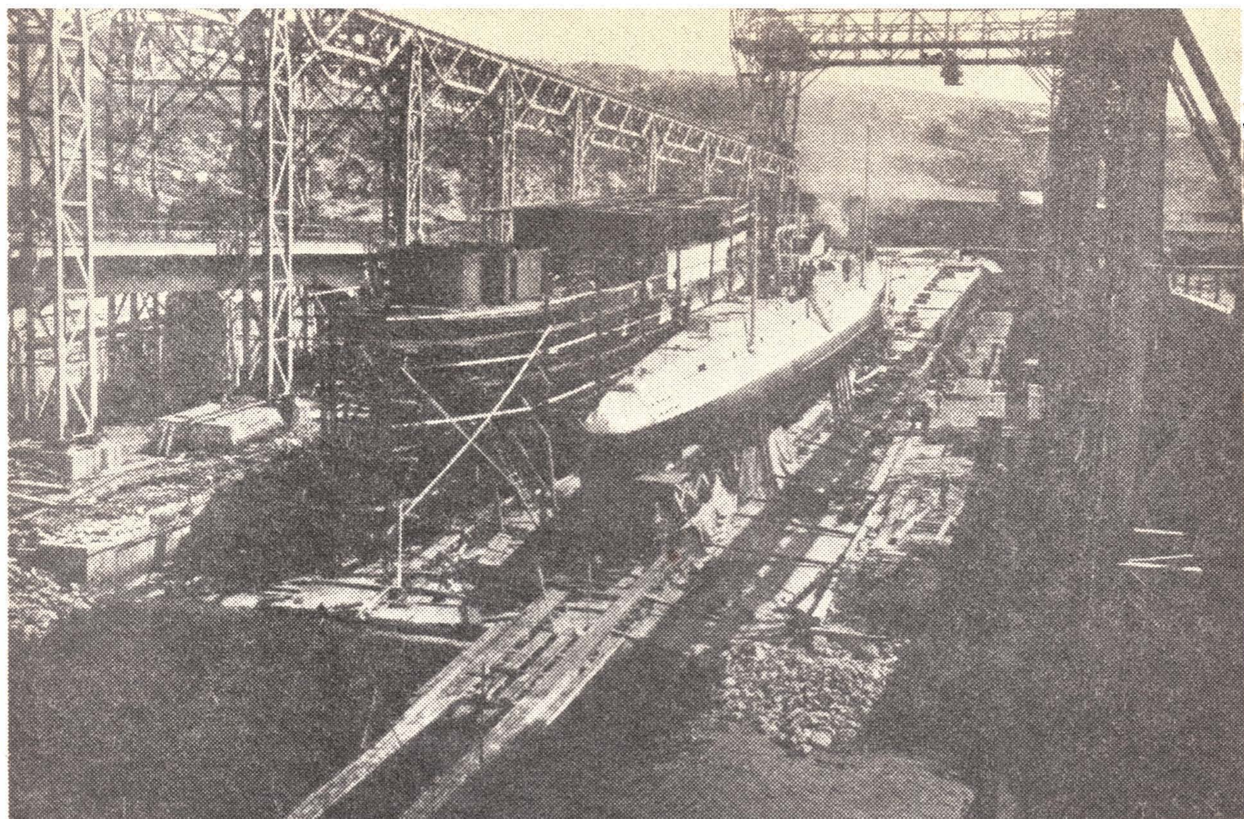


DELFINUL, RECHINUL, MARSUINUL

Deviza submarinelor româneşti. Pentru prima dată a fost scrisă cu litere de bronz pe chioşcul Delfinului, către prova. Toate trei aveau o placă metalică cu stema ţării în acelaşi loc.

AUDACES FORTUNA JUVAT





— Alături de submarinul Delfinul, pe șantierul Quarnaro din Fiume se construia în paralel și nava bază pentru submarine Constanța. Erau primele construcții de acest fel ale acestui șantier și acum se poate spune direct că guvernul român a plătit și specializarea șantierelor din Fiume în acest domeniu.

SUBMARINUL DELFINUL

Submarinul DELFINUL a fost construit între anii 1927—1931 de șantierele navale Quarnaro din Fiume (astăzi portul iugoslav Rjeka). Era cea de a treia comandă de submarin pe care o făcea marina română, primele două rămînînd nefinalizate. În 1915, un mic submarin comandat șantierului Fiat din Spezia, în cadrul unui program naval de realizare a unei Flote Moderne de mare, fusese preluat de marina italiană intrată în același an în primul război mondial, iar în 1920, statul român renunțase din motive financiare la submarinul de cca. 350 tone, comandat și acontat cu cîțiva ani înainte casei Franceze Schneider, deși ajunsese chiar să trimită în Franța un delegat pentru perfectarea tratativelor de achiziționare, ca și personal pentru instruire.

Eventualitatea, în urma unei propuneri făcute de Anglia la Versailles (1919), ca submarinul — ca armă — să fie scos în afara legilor, nu s-a realizat însă. Conferința de la Washington (1921—22) a principalelor puteri navale, a admis existența în continuare a flotelor de submarine. Numărul mare de torpilări de nave militare, ca și uriașul tonaj comercial dat la fund în primul război mondial, făcuseră de altfel din submarin „arma săracului", adică a flotelor care neputînd dispune de suficiente forțe de suprafață, se apără și atacă adversarul cu nave submarine.

În 1926, reluarea programului naval român din 1914, a prevăzut construirea în Italia, pe lîngă 2 distrugătoare, și a unui submarin precum și, în mod just, a unei nave bază, dat fiind că la Constanța nu exista arsenal maritim pentru navele militare. Tipul de submarin ales a fost cel care se arătase cel mai eficient în primul război mondial: submarinul torpilor de tonaj mijlociu (600—700 tone), dispunînd de 6 tuburi pentru lansarea torpilelor și o autonomie de marș de 10 000 de mile.

Guvernul italian a repartizat însă comanda submarinului și a navei bază șantierului Quarnaro, care nu mai construise submarine. O comisie română de ofițeri și maeștri, prezidată de căpitan comandorul Gheorghe Koslinski, specializat la Toulon în arma submarină, a fost trimisă în iunie 1927 la Fiume pentru supravegherea construcțiilor. Spre deosebire însă de 4 distrugătoare, comandate de statul italian tot atunci aceluiași șantier și care au fost lansate unul după altul, ca și de nava bază CONSTANȚA — lansată în 1929, construcția submarinului a înaintat încet. Personalul român s-a găsit mai tot timpul pe șantier, instruindu-se și cooperînd cu specialiștii italieni — între alții amiralul Maraghini și inginerul Itti Bacici — în realizarea unei nave corespunzătoare tehnicii contemporane. La 6 iunie 1930, în cadrul lansării sale, „DELFINUL" a alunecat în apă cu o viteză de bun augur dar, un an mai tîrziu nu era gata și nava bază a trebuit să plece în țară fără submarin. Nici după o prelungire cu încă 6 luni a termenului de livrare, constructorul nu a fost în măsură să predea submarinul. Ca urmare, Comisia de supraveghere a fost rechemată în țară la începutul anului 1932 iar Statul român, la propunerea Comisiei tehnice a marinei, a rezilat contractul cu șantierul Quarnaro și și-a revendicat drepturile pe calea justiției.*

* Din costul total al submarinului de 150 milioane lei fuseseră plătite 135 de milioane.

Tribunalul Ilfov a dat cîștig de cauză Statului român dar, conform legislației italiene, sentința dată împotriva unei întreprinderi italiene nu putea deveni executorie fără recunoașterea ei de instanțe italiene.

Timp de peste 3 ani lucrurile au rămas pe loc. S-a ajuns totuși la o reluare a tratativelor și la o reglementare a cazului. Un inginer naval român a vizitat submarinul constatînd că fusese bine întreținut de șantier, după care — în august 1935 — o comisie română de recepție s-a deplasat la Fiume unde a început executarea tuturor probelor de suprafață, imersiune, lansări, tir naval ș.a. Tot la Fiume a fost trimisă în toamnă și nava bază CONSTANȚA cu echipajul DELFINULUI, care a asistat la ultimele probe.

Submarinul a corespuns bine probei principale de imersiune (16 noiembrie), scufundîndu-se pînă la 82 de metri în condițiile cerute; a rămas totuși în sarcina șantierului punerea la punct a anumitor instalații. Așa că predarea navei s-a încheiat abia la 9 mai 1936, cînd echipajul, reîntors cu nava bază* la Fiume, a luat în primire nava sub comanda căpitanului Victor („Niță") Voinescu. La ceremonia de ridicare a pavilionului românesc au participat autoritățile locale italiene, conducerea șantierului Quarnaro și cîțiva specialiști italieni cărora le-a adus mulțumiri comandorul Victor Schmidt, președintele Comisiei române de recepție.

Soluția constructivă a DELFINULUI îmbina elemente de tehnică germană, italiană și franceză. Avea 650 tone deplasament la suprafață, 900 în imersiune, 6 tuburi lanstorpile de 533 mm (torpile Whitehead), un tun naval și a/a Bofors de 102 mm, 2 periscoape Zeiss, o viteză la suprafață de 14 noduri/9 noduri în imersiune, 2 motoare Diesel Sulzer de 1600 C.P. pentru navigația la suprafață și motoare electrice alimentate de o baterie proprie de acumulatori (Monza) pentru cea în imersiune. Autonomia de marș era de 10 000 de mile. Echipajul număra 40 de oameni din care 6 ofițeri, 26 maeștri și subofițeri și 8 oameni din contingent.

Un ușor defect de stabilitate în imersiune fusese compensat cu o mică suprastructură spre pupa („cocoașa"), în adăugirea formelor de liberă circulație.

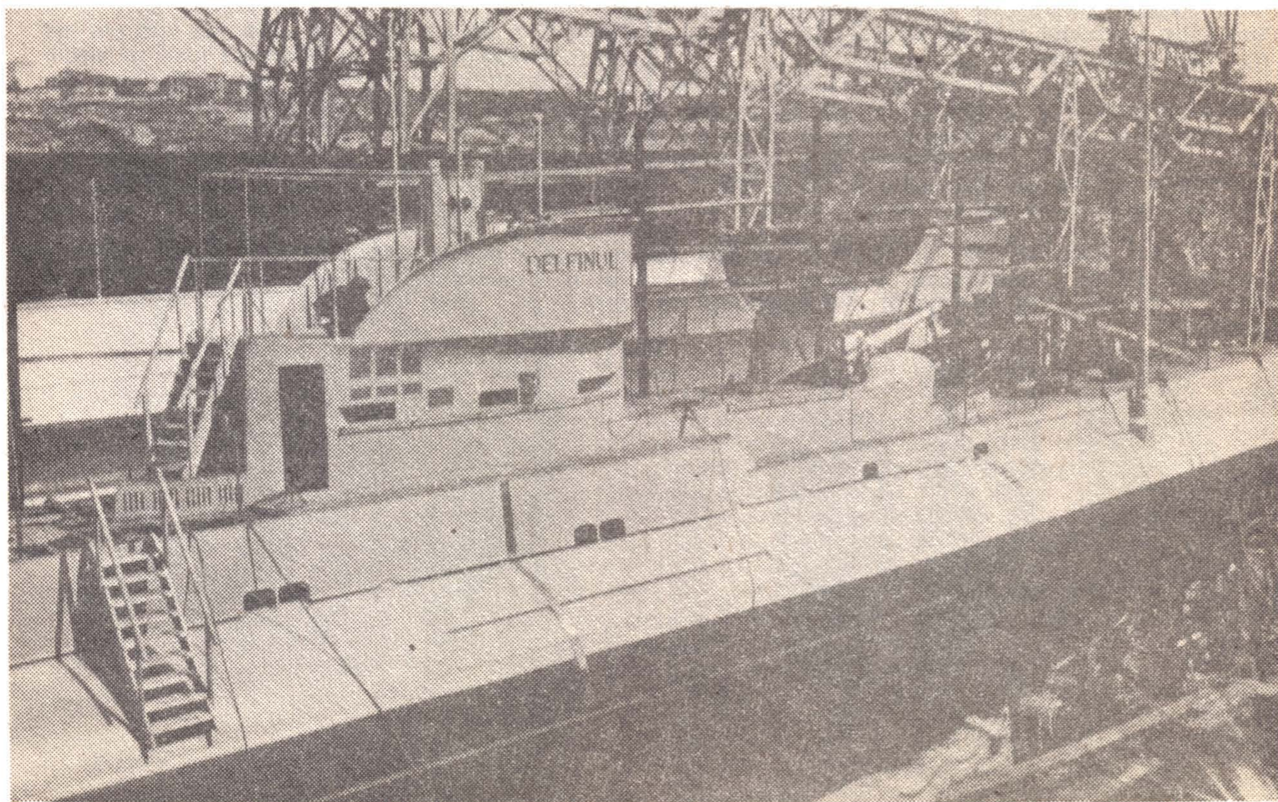
Perioada de amarinare a echipajului a ținut pînă la începutul lunii iunie. Împreună cu nava bază, DELFINUL s-a deplasat apoi la Napoli pentru a-și lua torpilele. În sfîrșit, la 27 iunie, după o călătorie pe mare de două săptămîni, submarinul a ajuns la Constanța, unde avea să fie încadrat oficial în Divizia de Mare cu prilejul Zilei Marinei (15 august).

Pentru marina română, înzestrarea flotei cu un submarin, o navă cu un grad special de tehnicitate, însemna un motiv de mulțumire și mîndrie. Dar la nouă ani de la punerea sa pe cală, ținînd seama de progresele realizate destul de rapid în acei ani de arma submarină, DELFINUL era îndreptățit să rămînă întîi de toate un submarin școală. Și așa a și fost, constituind împreună cu nava bază o unitate aparte a Diviziei de Mare, la care aveau să se adauge în 1940 și primele trei vedete torpiloare. S-au întocmit regulamente tehnice și tactice pentru întrebuințarea navei, personalul era de acum format și, în marina noastră, arma submarină a pornit-o astfel bine de la început.

Construirea următoarelor 2 submarine a început în 1938 la Galați. Folosindu-se experiența de la Fiume și urmărindu-se instruirea personalului cu seriozitatea cerută de tehnicitatea armei, grupul de submarine, sub comanda căpitan comandorului VOINESCU, avea să constituie mai tîrziu, față de cerințele operative, cea mai pregătită unitate a Forței Navale Maritime.

* Plecată la 7 februarie 1936 din Constanța.

— Pentru anul 1928, Delfinul era o navă ultramodernă. Arhitectura chioșcului era foarte elegantă și în completarea armonioasă a carenajului de protecție hidrodinamică a tunului. Ca reminescență a primului război mondial se păstrau încă 2 catarge de semnalizare.







— Fotografii realizate în 1939. Pe chioşcul submarinului se observă clar stema ţării şi inscripţia „Audace Fortuna Juvat", reluată de multe ori în glumă cu „Juvete", aluzie la ofiţerii olteni de la bord şi din comandament. Pe lateralele chioşcului se observă insigna submarinelor româneşti.

În iunie 1940, cu prilejul crizei politice , DELFINUL, aflat la Constanţa, a fost trimis în larg — ca şi submarinele poloneze de la Gdynia în anul precedent — spre a fi ferit de bombardamente aeriene. A fost însă rechemat după scurt timp prin rezolvarea crizei. Fusese de altfel singura navă din Forţa Maritimă gata îndată de marş.

Tot la Constanţa s-a găsit submarinul şi la 22 iunie 1941 cînd, prin începerea ostilităţilor cu U.R.S.S. în Marea Neagră, a fost trimis într-o primă misiune în largul portului. S-a întors după cîteva zile fără să fi văzut altceva decît semnalizările unor nave ce se apropiaseră de litoralul românesc în noaptea de 25/26 iunie. Locul său în port, împreună cu nava bază, la dana zero, era însă destul de expus bombardamentelor aeriene. La 3 august, o schijă i-a găurit turela şi „Grupul submarin şi vedete torpiloare" s-a mutat în bazinul gării maritime.

În cele două cruciere executate în larg în lunile iulie şi august 1941 — una în bazinul estic al mării, cealaltă în bazinul vestic — submarinul nu a văzut nici o navă. Instrucţiunile sale operative prevedeau evitarea oricărui atac, oricărei acţiuni, care ar fi pus în primejdie siguranţa navei. Într-adevăr, rolul DELFINULUI trebuia să fie acela de „ship in being", navă în viaţă, care numai prin existenţa sa impune flotei care stăpîneşte marea măsuri de siguranţă antisubmarine pentru orice navă, pentru orice convoi, existînd permanent o primejdie submarină. De altfel, în septembrie, într-o nouă croazieră în bazinul estic, zărindu-se prin periscop o grupare de nave militare, comandantul Corneliu Lungu a evitat judicios angajarea într-o acţiune care ar fi dus probabil la pierderea navei proprii.

La 5 noiembrie 1941 însă, submarinul, aflat în sudul Crimeii, sub comanda celui de al 3-lea comandant al său, căpitanul Constantin Costăchescu, a zărit prin periscop o navă de transport ce venea dinspre est spre lalta. Nava părea neescortată, dar submarinul a manevrat spre a se plasa spre coasta unde detecţia sub apă era mai puţin probabilă. Nava a schimbat însă de drum, poate în cadrul unui zig-zag prelungit, şi s-a oferit în poziţia clasică a unei ţinte, la 800 de metri depărtare.

Exploziei torpilei, lansată cu tubul 6 din pupa, i-a urmat o a doua explozie, probabil a unei căldări sau a unor muniţiuni de la bord. Prin peris-

— Cel mai norocos, dar şi cel mai temerar dintre comandanţii noştrii de submarine: legendarul Constantin (Bibi) Costăchescu, singurul care a realizat o torpilare cu succes în misiune. Dascălul a peste 25 promoţii de absolvenţi din Institutul de Marină şi-a uimit discipolii prin pasiunea pentru matematică.

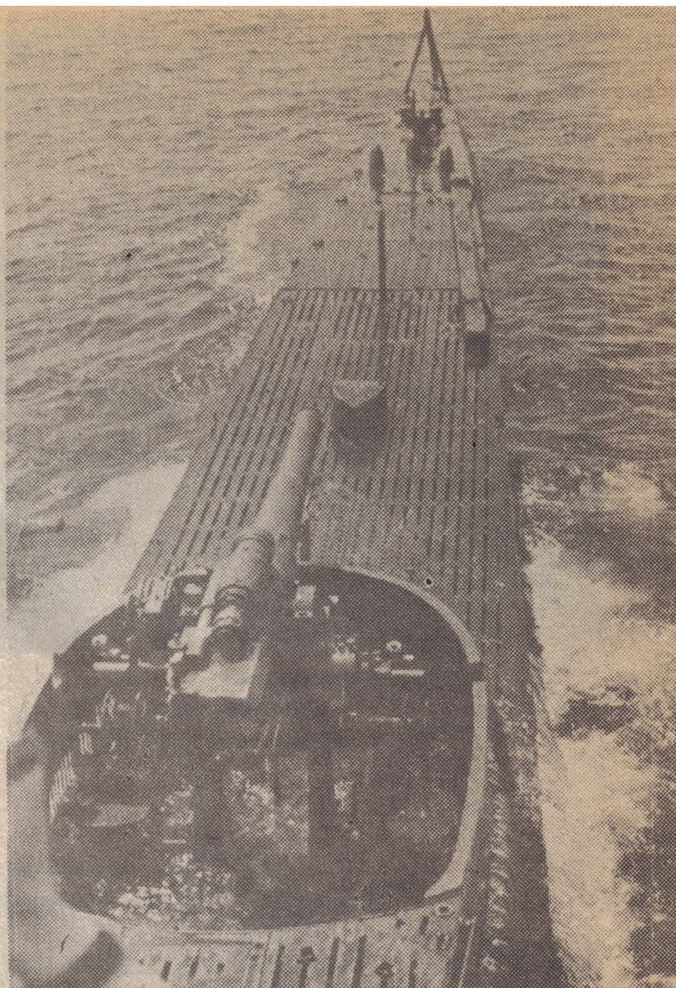




cop nava păruse mare; în realitate a fost vorba de un transportor vechi URALEȚ, de 1975 tone. Fie că bula de aer de la lansarea torpilei nu a fost bine absorbită, fie că unitățile escortei — nezărite prin periscop — au reacționat grabnic, submarinul a fost de îndată reperat și supus unei grenadări intense. Comandantul Costăchescu a guvernat spre larg, în ideea stopării complete a oricărui motor sau agregat de la bord pe timpul perifonărilor și cîștigării unei cît mai mari imersiuni pe timpul exploziilor. Submarinul a depășit astfel cota de 80 de metri presiunea apei făcînd să scîrțîie tablele balasturilor. S-au înregistrat 23 de grenadări, numărîndu-se între 80 și 90 explozii de bombe. Pentru menținerea moralului, căpitanul Costăchescu a ordonat păstrarea deschisă a porților transversale etanșe dintre cele cinci compartimente ale navei, spunînd: „Ori scăpăm toți, ori ne ducem toți!". După un timp, ce a părut imemorial celor de la bord, în realitate cca. 8 ore, DELFINUL s-a putut degaja la sud, înspre coasta Asiei Mici și ieși apoi noaptea la suprafață pentru reîncărcarea bateriei. A dat radiogramă, anunțînd lansarea cu tubul 6 și s-a îndreptat spre Constanța. Scăpase de Scyla dar nu și de Caribda. În apropierea coastei românești, o furtună izbucnită brusc era să scufunde submarinul, surprins la suprafață și care a izbutit cu greu să reintre în imersiune. La 7 noiembrie, DELFINUL a intrat în port la Constanța, practic nevătămat.

Pentru Flota Roșie a Mării Negre, torpilarea lui putea apare ca o torpilare obișnuită, izbutită, față de cele multe reușite de submarinele sovietice. Dar flota Mării Negre avea o armă submarină numeroasă, experimentată, cu tradiție din primul război mondial.

DELFINUL a mai executat două misiuni și în mai—iunie 1942, în ultima luînd la bord un corespondent de război*, care avea să descrie zgomotul bătăliei de la Sevastopol—Chersones din zilele dinaintea părăsirii sale vremelnice de către flota Mării Negre. Veghea a/s și grenadările continue ale navelor de siguranță, care acopereau pe mare evacuarea, au împiedicat însă apropierea de baza atacată pe uscat și din aer.





— **Două fotografii ale Serviciului Militar de Propagandă (SMP): prova Delfinului și fotografia oficială a echipajului ce a reușit torpilarea cargoului Uraleț la 5 noiembrie 1941. Comandant Bibi (C-tin) Costăchescu, secund Șerban Argeșeanu.**

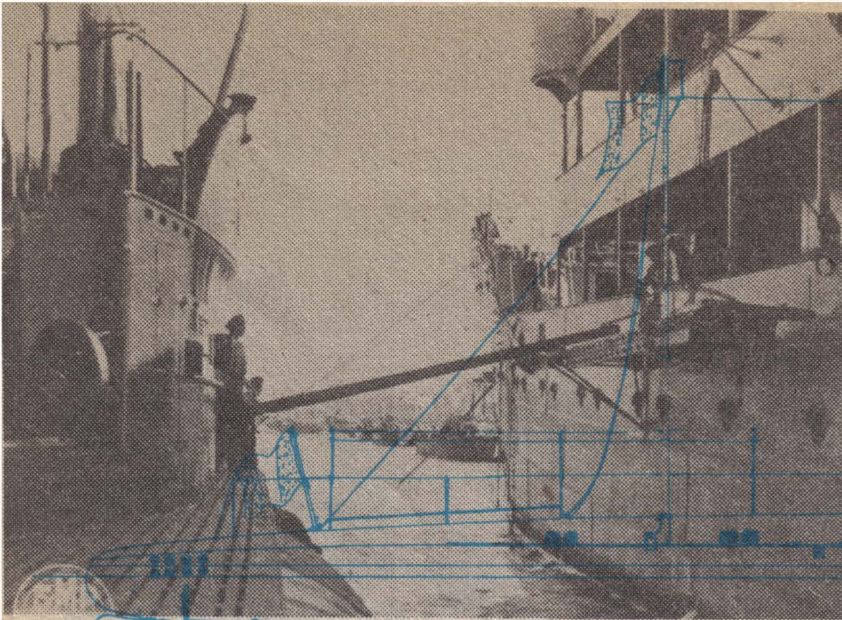
În octombrie 1942, prin sosirea în Marea Neagră pe calea Dunării a primelor submarine ale Flotilei 30 germane — care avea să numere 6 unități — DELFINUL și-a încheiat cariera sa operativă. Executase 8 misiuni. A fost trimis pentru reparații generale la Galați, unde a ajuns la 24 noiembrie.

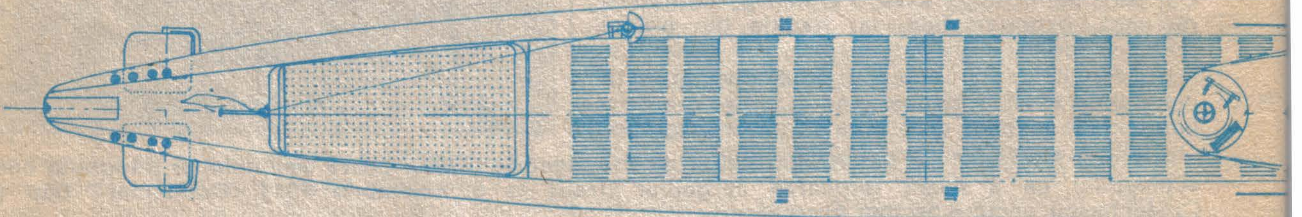
În 1944, spre a fi ferit de bombardamente aeriene, DELFINUL a fost remorcat pe Dunăre în sus cu șantierul Naval Mobil pînă la Islaz, unde avea să fie luat de marina U.R.S.S. la 15 septembrie 1944.

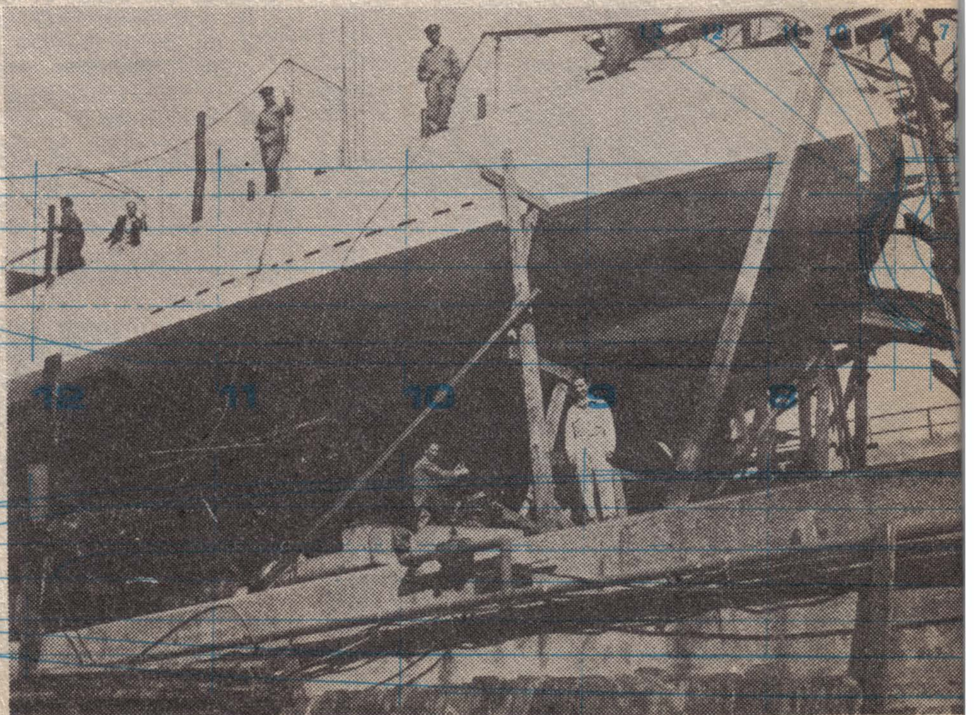
Restituit marinei române împreună cu alte unități, la Galați la 12 octombrie 1945, reprezenta de aici înainte o navă depășită de progresele armei submarine în cel de al 2-lea război mondial. Pe de altă parte, tratatul de pace de la Paris din 10 februarie 1947, avea să interzică României să mai posede submarine militare. A rămas totuși cu personal tehnic la bord în reparație pînă în 1954, cînd a fost remorcat la baza navală Mangalia, pentru instrucție.

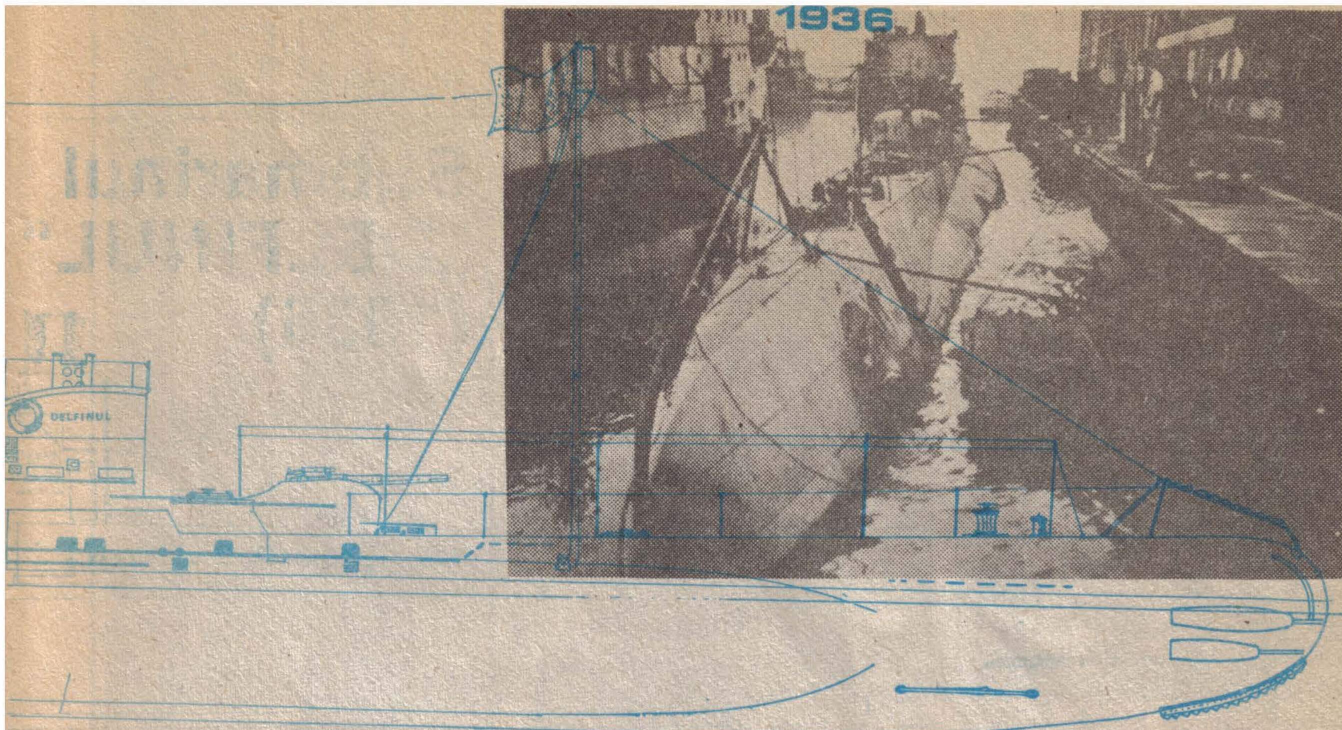
A făcut apoi cîteva imersiuni de exercițiu în lac și în mare dar infiltrațiile de apă în corpul rezistent fiind numeroase a fost ținut în continuare numai în bază. În 1959 avea să fie clasat definitiv și demontat. Motoarele sale au fost însă păstrate și aduse mai tîrziu la Muzeul Marinei din Constanța și Muzeul Tehnic din București.

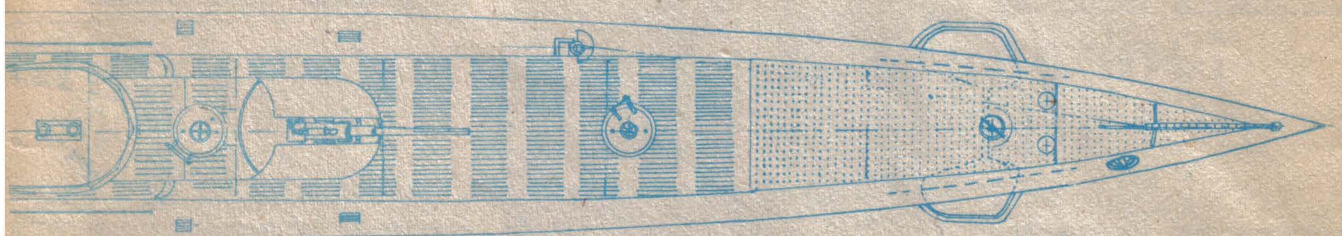
Submarinul „DELFINUL" (1936)

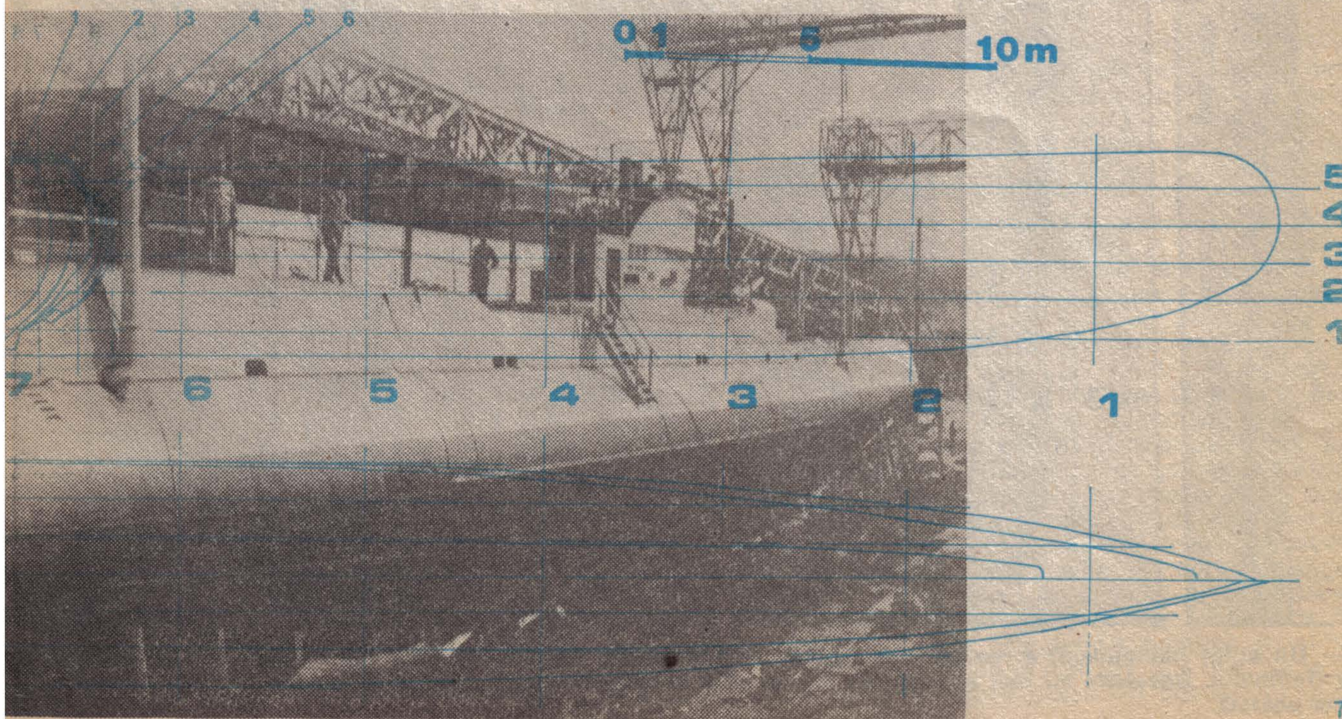


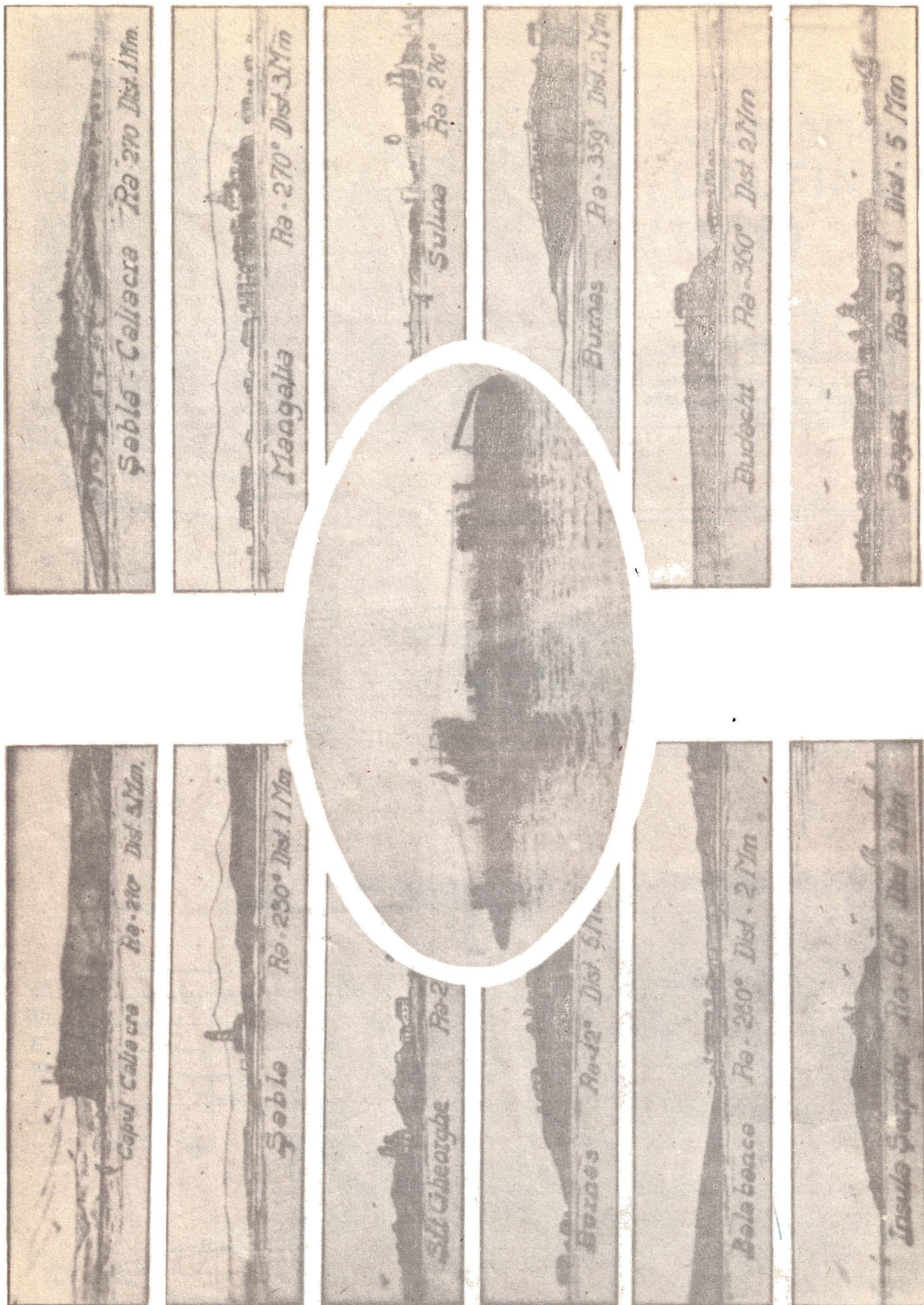




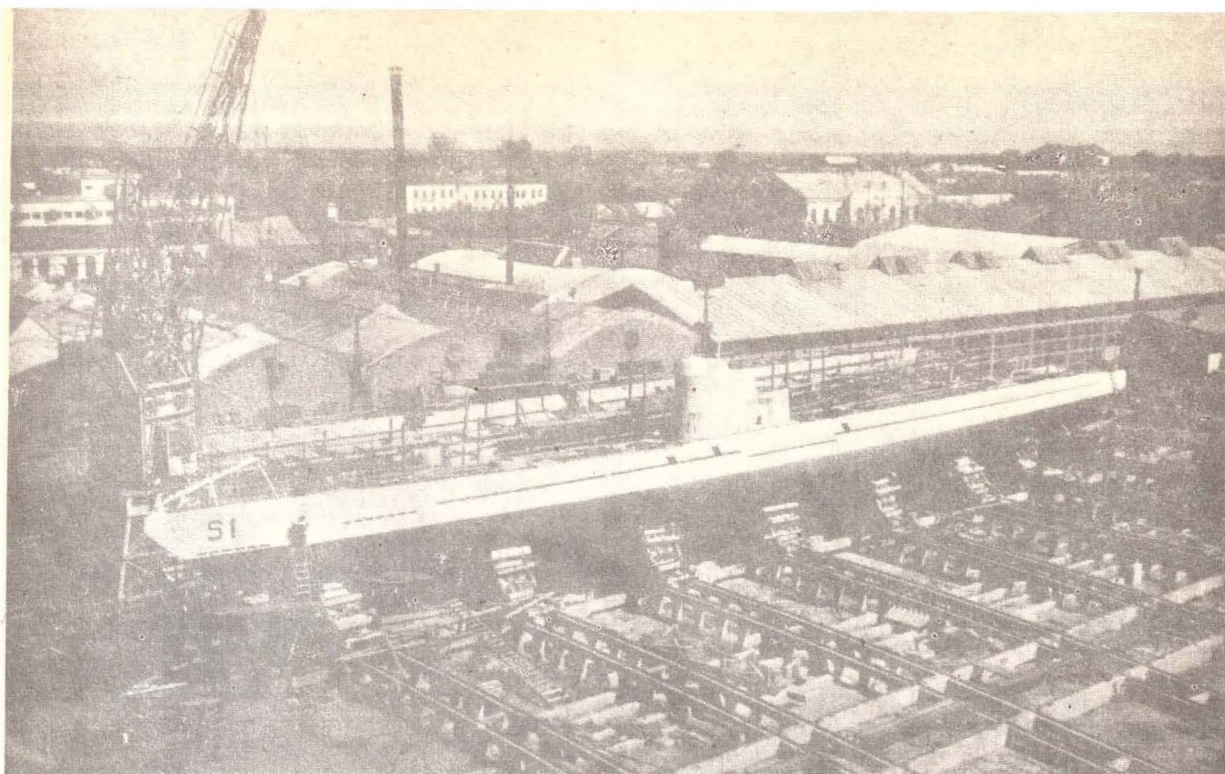

1936
DELFINUL



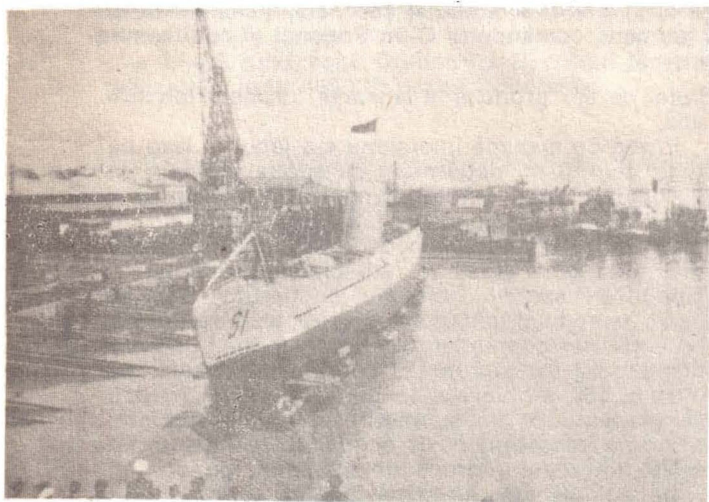

0 1 5 10m
5
4
3
2
1
7 6 5 4 3 2 1



— Un autor necunoscut a realizat acest colaj de imagini ale unor revelmente din zonele de patrulare ale Delfinului. Desenele au fost extrase din cartea pilot a Mării Negre, iar fotografia submarinului dintr-o carte poştală.



— Fotografii absolut inedite: lansarea și primul contact cu apa a submarinului Rechinul. Firma olandeză N.V. Inginieurs Kantoor voor Scheepsbouw era paravanul prin care Germania evita interdicția Tratatului de la Versailles ce îi interzicea construcția de submarine. Cunoscut în arhivele germane ca proiectul 298, Rechinul a fost construcția nr. 929 a Șantierelor Navale Galați





Submarinul „RECHINUL" (1943)

Înarmările generale din Europa dinaintea celui de al 2-lea război mondial au silit și România să-și întărească forțele armate. Odată înfăptuită unitatea națională, statul român nu avea nici o revendicare teritorială, dar păstrarea granițelor terestre și navale impunea apărarea lor cu mijloace militare moderne.

Experiența primului război mondial scosese în evidență neajunsurile dependenței de străinătate în ceea ce privește armamentul; pe de altă parte, politica de autarhie economică promovată în anii '30 dusese la dezvoltarea în țară a importante unități industriale. În aceste condiții, Subsecretarul de Stat al Marinei a optat în 1937 — între mai multe oferte —, pentru cea a Uzinelor Metalurgice din Reșița, de construire la șantierul naval din Galați a unei nave puitoare de mine și a două submarine de tonaj mijlociu, unul torpilor, altul minier.

Planurile au fost furnizate de o casă constructoare din Haga (Olanda) I.V.S.-N.V. „Kantoor voor Scheepsbouw" (Șantier de Construcții Navale) care, ca și alte întreprinderi asemănătoare din Spania și Finlanda, înființate după primul război mondial, folosea personal german și experiența tehnică germană pentru realizarea de submarine. Asamblarea elementelor de carenă a început la Galați în 1938, dar construcția a fost întîrziată prin izbucnirea războiului european, ocuparea Olandei de către germani și schimbarea unora din casele furnizoare ale instalațiilor de bord. În mai 1941, cele două submarine, S1 și S2, au fost totuși lăsate la apă (S1 la 5 mai, S2 la 25 mai), definitivîndu-se ulterior și numele lor după



— La botezul submarinului, au participat oficialități române germane și inginerul Ericson, reprezentantul firmei olandeze (marcat cu săgeată pe fotografie). Între el și preot, scoțîndu-și cascheta, viceamiralul Eugen Roșca. În partea dreaptă, în fața grupului de ofițeri germani, comandorul C-tin Pogonat și contraamiralul inginer Năsturaș Vasile.

criterii convenționale și în alte marine: MARSUINUL, pentru S2, și RECHINUL, pentru S1*.

O comisie tehnică a Marinei Militare a supravegheat construcția submarinelor, responsabil S.N.G. fiind delegat inginerul Melisaratos, ajutat și de specialiști străini, olandezi și germani. Marina dispunea însă și de personalul format la Fiume, o dată cu construcția DELFINULUI, ca și de cel instruit apoi la Constanța. Constituit la Galați, în primăvara 1942, Centrul de Instrucție Submarine și Vedete Torpiloare a urmărit familiarizarea tehnică a echipajelor cu instalațiile de bord o dată cu instrucția de specialitate, ceea ce a îngăduit să se renunțe ulterior la echipaje germane pentru perioada probelor, echipaje a căror întreținere ar fi costat o sumă apreciabilă.

Submarinul RECHINUL a fost armat la 9 mai 1943, în cadrul unei solemnități desfășurate chiar la bord. Nava a fost predată de administratorul delegat al șantierului, C. Dobrescu, comandantului său, locotenent comandor Corneliu Lungu, iar pavilionul i-a fost predat de reprezentantul Ministrului Subsecretar de Stat pentru Marină, contraamiralul (r) Gheorghe Koslinski, inițiatorul armei submarine în Marina română. Ceremonia a avut loc exact la șapte ani după înălțarea pavilionului pe primul submarin românesc, DELFINUL, la Fiume, la 9 mai 1936.

RECHINUL a ajuns la Constanța la 24 mai 1943 și a intrat într-o lungă perioadă de probe. Au cerut mult timp reglarea valvulelor reductoare de presiune, scăpările de aer în interior, etanșeitatea absolută a corpului rezistent. Între lunile noiembrie 1943 și februarie 1944 s-a reglat și absorbția bulei de aer produsă la lansarea torpilelor de sub apă.

Proba de maximă imersiune s-a făcut în larg pe fund de 110 m, determinat cu sonda ultrason, în apropierea unui remorcher pentru eventuală asistență. De la 20 de metri s-a mers din 10 în 10 metri pînă la imersiunea de 70 m, apoi în trepte mai mici pînă la 80 m, adîncimea prevăzută în caietul de sarcini. Delegatul șantierului, aflat la bord, a semnat chiar atunci procesul verbal de recepție dar comandantul, lt. comandor Lungu, a dispus, pentru siguranță, continuarea imersiunii pînă la 100 m. Nava a răspuns bine. RECHINUL se prezenta ca un submarin de medie crucieră, avînd un deplasament de cca 585/680 tone, armat cu 6 tuburi lans-torpile de 533 mm, cu un tun Krupp de 88 mm, AA și naval și cu un tun Oerlikon de 20 mm AA. Motoarele M.A.N. Diesel, ca și unele agregate de la bord, erau de fabricație germană*, corpul, tubulaturile și restul agregatelor erau însă românești.

A executat apoi prima sa misiune operativă, cu o durată de 25 de zile, între 20 aprilie și 15 mai 1944, efectuînd patrulări în bazinul răsăritean al Mării Negre. La 26 aprilie nava a rămas cîteva zile în largul coastei turcești, ajungînd în imersiune chiar în rada Zunguldak, în eventualitatea unei intrări a Turciei în război — ceea ce avea să se producă însă abia după 23 august. În tot cursul crucierei nu a întîlnit nici o navă mai mare dar a fost reperat și grenadat de cîteva ori de nave ce făceau siguranță a.s. a coastei caucaziene. A stat apoi la Constanța o lună, pentru revizuirea motoarelor și odihna echipajului, și la 15 iunie a plecat, sub comanda căpitanului Nicolae Țurcanu, într-o nouă misiune de patrulare și supraveghere în bazinul estic care a durat 45 de zile. Postul său radio-gonio permitea recepția pe unde foarte lungi chiar în imersiune; nava a fost pusă în situația de a se deplasa într-una din zile la larg de Batumi și a zărit, prin periscop, o însemnată gru-

---

* În Marea Neagră nu există totuși rechini; printre propunerile de nume fuseseră și acelea de „Spătarul Milescu", cunoscutul cărturar și călător moldovean din veacul XVII, de „Mircea Ciobanul", voievod în Țara Românească în veacul XVI, și de „Neptun" (zeul mării).

pare de nave militare care făceau o scurtă ieșire pentru exerciții. La 29 iulie submarinul s-a întors la Constanța intrînd în revizie periodică. După trecerea României de partea Națiunilor Unite și sosirea unităților navale sovietice în port, RECHINUL a trecut o dată cu celelalte nave militare maritime românești în posesia Flotei Sovietice a Mării Negre, la 5 septembrie 1944. Se dovedise un submarin bine construit, dispunînd de instalații tehnice corespunzătoare cerințelor timpului.

În august 1951, RECHINUL a fost restituit Marinei Militare române intrînd la Galați în revizie generală tehnică. Prin tratatul de pace din 1947 România nu mai putea poseda însă submarine militare. Pe de altă parte, progresele realizate de arma submarină pe baza experienței celui de al 2-lea război mondial îl făceau de acum o navă depășită. A fost clasat în 1959.

O MISIUNE NEOBIȘNUITĂ

Eram în aprilie 1944. Submarinul Rechinul la a cărui construcție, armare, încercări în port și în mare luasem parte activă ca ofițer la bord, cu gradul de aspirant, împreună cu întregul echipaj și întreaga echipă de constructori a Șantierului Naval Galați, era pregătit să intre în stare operațională în cadrul Flotei Maritime Militare Române.

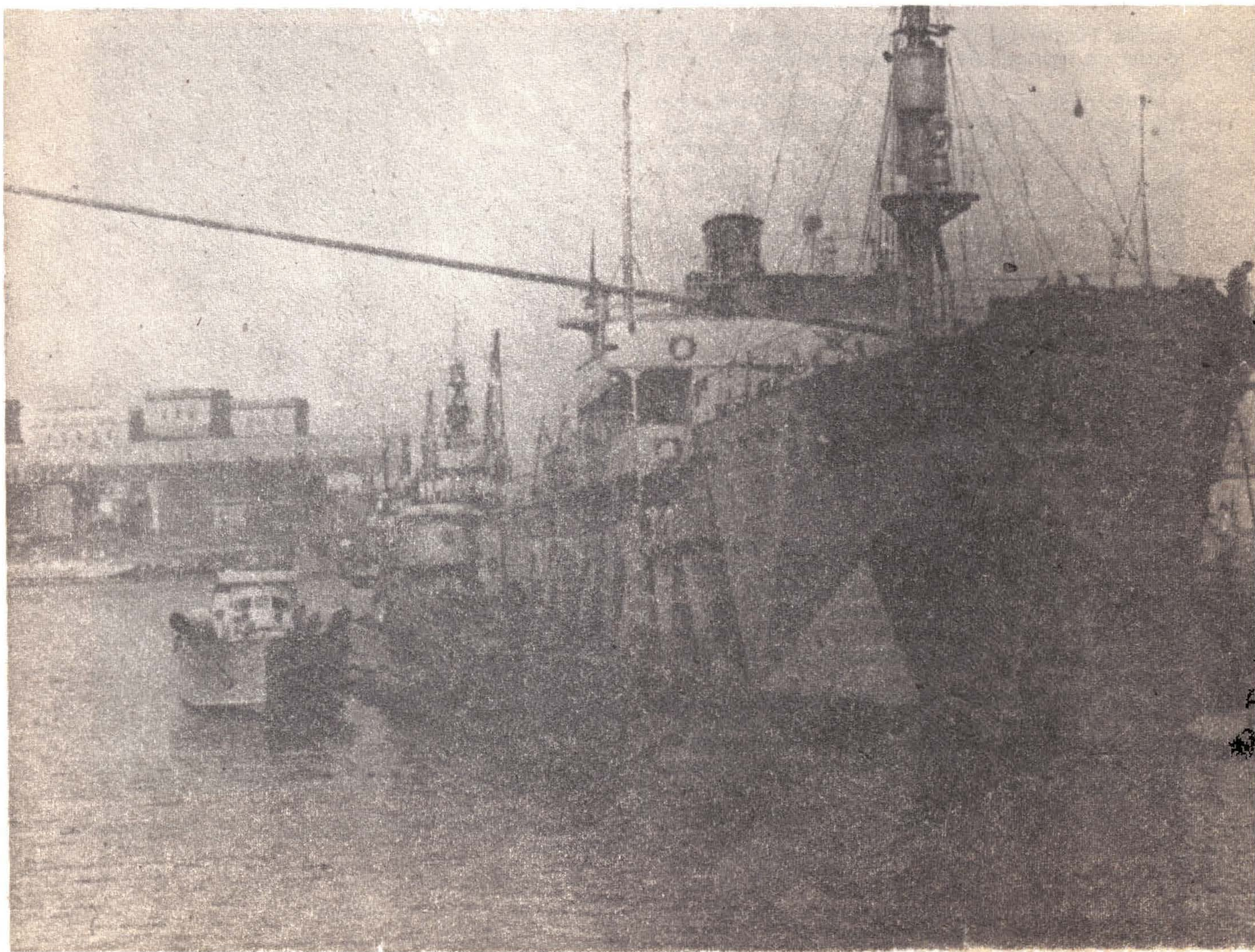
Instruirea de specialitate a întregului echipaj se terminase, iar comandantul submarinului, lt. comandor Corneliu Lungu avusese timp să observe și să selecteze pentru această primă misiune de război — dintre cei formați pentru diverse specialități tehnice — pe cei mai buni.

Încrederea reciprocă dintre echipaj și comandant era deplină, lucru deosebit de important atunci cînd privind prin singurul ochi al submarinului, periscopul, poți să ordoni comenzi și să determini acțiuni concrete și coordonate unui echipaj de 45 de oameni, care nu văd nimic din ce vezi tu, și ale căror destine sînt comune.

Pregătirile de misiune erau terminate, nava era aprovizionată pentru circa 30 de zile, și în ziua de 20 aprilie 1944 i s-a înmînat comandantului plicul sigilat cuprinzînd ordinul de operațiuni al submarinului Rechinul pentru misiunea respectivă. Am părăsit portul Constanța navigînd la suprafață cu viteză maximă, prin pasa Sud a barajului de mine, pentru a lua cît mai repede poziție în zona ce ni se rezervase pentru supraveghere, interceptare și atac, coasta răsăriteană a Mării Negre, între Novorosiisk și Batum. De abia ajunși în zonă, ni s-a transmis o radiogramă care ordona trecerea într-o nouă fază a planului de operații, al cărui conținut și context nu-l cunoșteam integral pînă atunci.

În această fază, cînd limita frontului terestru atinsese granițele noastre, iar luptele se dădeau pe pămîntul românesc, din motive strategice ce urmăreau prăbușirea frontului german în est, aliații începuseră tratative cu presiuni serioase

— Lîngă nava bază Constanța, Rechinul proaspăt sosit de la Galați și vedeta nr. 3, Viscolul. Fotografie realizată în iunie 1943 în portul Constanța.



— Se lucrează la pupa Rechinului. După cum se observă din fotografie, toate plăcile erau numerotate şi chiar inscripţionate ca într-un urlaş joc de puzzle.

asupra Turciei pentru a determina ieşirea ei din starea de neutralitate şi intrarea în război contra Axei.

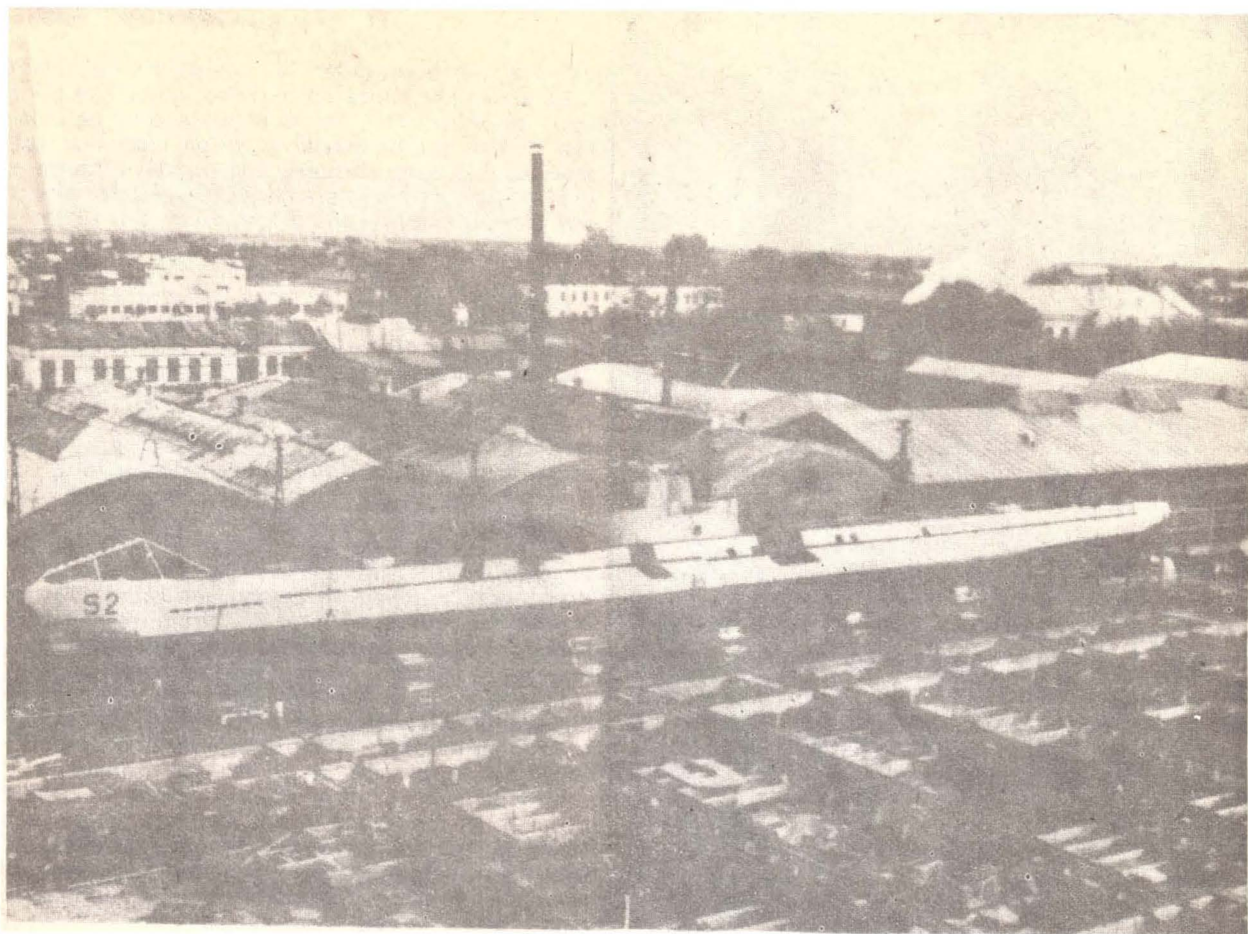
Noua misiune, ce avea un caracter ultrasecret (de aceea nu a apărut nici în rapoartele către Marele Stat Major privind acţiunile submarinelor) era aceea de a efectua de urgenţă o explorare a coastei turce de la Sinope la Zungulxdak, de a identifica portul a cărui atacare ar fi provocat un maximum de pierderi în nave comerciale sub operare şi să aştepte. În cazul în care Turcia ar fi cedat presiunilor aliate şi ar fi declarat război Axei, trebuia să fim în situaţia de a da riposta promptă blocînd portul respectiv. Efectuarea recunoaşterii ne-a determinat să ne oprim în rada de la Zunguldak unde se aflau sub operare 5—6 nave mari ce transportau cărbune. Necunoscînd dacă turcii îşi protejează intrările în port prin baraje de mine antisubmarin, am aşteptat în larg intrarea unui remorcher şi în siajul lui ne-am strecurat în port. Observarea directă de la mică distanţă ne-a dat certitudinea că alegerea fusese bine făcută. Supravegherea a durat circa două zile, pe o distanţă de numai două mile, astfel încît să putem face noaptea încărcarea acumulatoarelor, aerisirea şi plinul de aer la suprafaţă.

Poziţia era bună, distanţa mică, ţintele fixe, iar jerba celor 4 torpile G 7 electrice ar fi constituit o surpriză totală cu efecte devastatoare, cel puţin teoretic.

După două zile am primit o nouă radiogramă în care ni s-a comunicat că Turcia îşi păstrează neutralitatea în continuare şi ni se ordona să părăsim zona pentru a căuta ţinte în zona Novorosisk—Batum.



— Comandantul Nicolae Ţurcanu şi lt. Alexandru Greceanu.



— Lansarea submarinului Marsuinul, la 25 mai 1941. Era o construcţie specială, corpul permiţînd transportul şi lansarea a 10 mine tip Vickers produse la Reşiţa. Construcţia nr. 930 a şantierelor din Galaţi, denumit S2. Soluţia constructivă avea să servească de model clasei germane XB cu un tonaj mult mai mare.

Submarinul „MARSUINUL"(S2) (1943)

Primul război mondial arătase eficienţa submarinului de tip mijlociu. Al treilea submarin românesc, MARSUINUL, a avut şi el un tonaj mijlociu de cca. 500 tone dar, ţinînd seama de fundurile joase din bazinul nord-vestic al Mării Negre, care permiteau minări pe zone întinse de mare, a fost conceput ca submarin minier. Experienţa de război, ca şi distanţele maxime de 600 mile din Marea Neagră aveau să arate însă că submarinele de mic tonaj, 200—300 tone, erau mai potrivite pentru acest teatru de acţiuni navale. Flota Mării Negre (URSS) a utilizat cu eficienţă unităţile sale mici tip „Maliutka" sau „Molodki" de 205/256 tone; germanii aveau să-şi aducă pe Dunăre în toamna 1942 submarine de 250 tone, din primele serii construite între cele două războaie mondiale. Pe de altă parte, încă din 1941, căile de comunicaţie şi accesele portuare de pe litoralul vestic al Mării Negre fuseseră asigurate cu baraje de mine, care se completau periodic de unităţi de suprafaţă. Aşa încît, în cele din urmă, MARSUINUL a rămas un submarin torpilor. A păstrat însă din construcţie o formă a carenei lăţită la mijloc, prin închiderea — de o parte şi de alta a corpului rezistent — a unor compartimente destinate iniţial să primească 20 de mine, devenite apoi tancuri suplimentare de combustibil. Proiectul de bază deriva din cel al submarinelor miniere suedeze contemporane şi cel german X.

Construcţia MARSUINULUI (S2) a urmat aceeaşi desfăşurare, între anii 1938 şi 1943, ca şi a RECHINULUI (S1). Nava a fost lansată la 25 mai 1941. Echipajul său s-a instruit şi s-a format din punct de vedere tehnic tot în cadrul Centrului de Instrucţie Submarine şi Vedete înfiinţat la Galaţi în primăvara 1942. Sub comanda căpitanului Grigore Ciolac a ajuns la Constanţa în august 1943, navigînd pe mare escortat, dar cu mijloace proprii.

Perioada de probe a ţinut apoi pînă în aprilie 1944. La 28 septembrie 1943, cu prilejul unui atac de aerotorpiloare asupra portului, submarinul, aflat în bazinul gării Maritime la dana 14, a avut un marinar rănit la bord. Proba de rapidă imersiune a avut loc în faţa celuilalt submarin, RECHINUL, după care nava a fost recepţionată.

MARSUINUL se prezenta ca un submarin torpilor de 508/630 tone, lung de 72 metri, armat cu şase tuburi de lansare de 533 mm, un tun de 88 mm AA şi naval, şi un tun de 20 mm Oerlikon.

Spre deosebire însă de RECHINUL, care a făcut în 1944 două crucieре mai mult sau mai puţin „liniştite", singura crucieră a MARSUINULUI a fost destul de învolburată. Plecat din Constanţa în dimineaţa de 10 mai, a trebuit să aştepte pînă seara pentru a putea ieşi prin pasa barajului de mine, în coada unui convoi. La 1 noaptea (11 mai), după ce luase drum sud-est, o navă din escorta convoiului (R-boot) îl confundă şi trage asupra sa cu mitraliera. Submarinul răspunde cu cîteva proiectile trasoare spre a fi recunoscut dar dimineaţa, pe cînd naviga la suprafaţă, către orele 06.30, e zărit de un hidroavion german BV ce se întorcea din explorare şi care îl semnalizează ca



— **Marsuinul pe docul flotant. Se observă bine forma specifică unui submarin puitor de mine.**

inamic. MARSUINUL intră în imersiune dar e reperat de o formație de vînătoare de submarine tip KFK, avînd echipaje croate, bazată la coasta bulgară. Submarinul se lasă la 80—90 m adîncime, oprește din funcție tot ce putea face zgomot la bord însă e detectat în continuare de aparatele de căutare germane (Suchgerät) și grenadat intens. Ca și în cazul DELFINULUI, ușile dintre compartimentele etanșe rămîn deschise; către amiază, cînd una din explozii ajunge să smulgă de pe fundație un electrocompresor, comandantul se sfătuiește cu ofițerii bordului să încerce o ieșire bruscă la suprafață. Submarinul se ridică pînă la cota de 20 metri dar exploziile devenind și mai intense, se lasă din nou în adîncuri. Grenadarea continuă pînă către 7 seara cînd navele V.S. își sfîrșesc, probabil, tot stocul de grenade, și cele de la bord, și altele aduse din bază. Unul din maeștrii submarinului a numărat cu totul 420 de explozii. Către ora 19.30, submarinul iese la suprafață și navigă spre sud reîncărcîndu-și și bateria. Își continuă apoi cruciera în bazinul răsăritean al Mării Negre unde va rămîne pînă la 27 mai. În drum, noaptea, întîlnește în largul coastei turcești un submarin neidentificat, ziua trece pe lîngă un periscop, apoi se pregătește să atace o navă pe care o recunoaște la timp ca neutră și, în sfîrșit, în seara următoare zărește apropiindu-se o vedetă de patrulare care, după un oarecare timp, dispare. Apropiindu-se în imersiune de coasta Caucazului, se încearcă, la bord, stabilirea punctului cu relevmente la uscat luate prin periscop. Dar coasta e bine păzită și, după vreo oră, submarinul e din nou urmărit și grenadat timp de cîteva ore. În manevrele sale, corpul s-a frecat sub apă de un cablu vertical de mină sau geamandură.

Veghea zilnică periscopică între 3 dimineața și 8 seara, la 7—8 mile în largul Batumului, nu semnalează însă nici o navă. Radiograma de înapoiere o primește în imersiune — unde poate recepționa pînă la 20 metri —, dar drumul de întoarcere, la suprafață, începe pe o furtună care face ca numai patru oameni de la bord să nu sufere de rău de mare. (24 mai) Marea se liniștește apoi în dreptul portului Sinope unde MARSUINUL, împins la 4—5 mile de coastă, iese din nou mai spre larg cu vreo 6 mile.

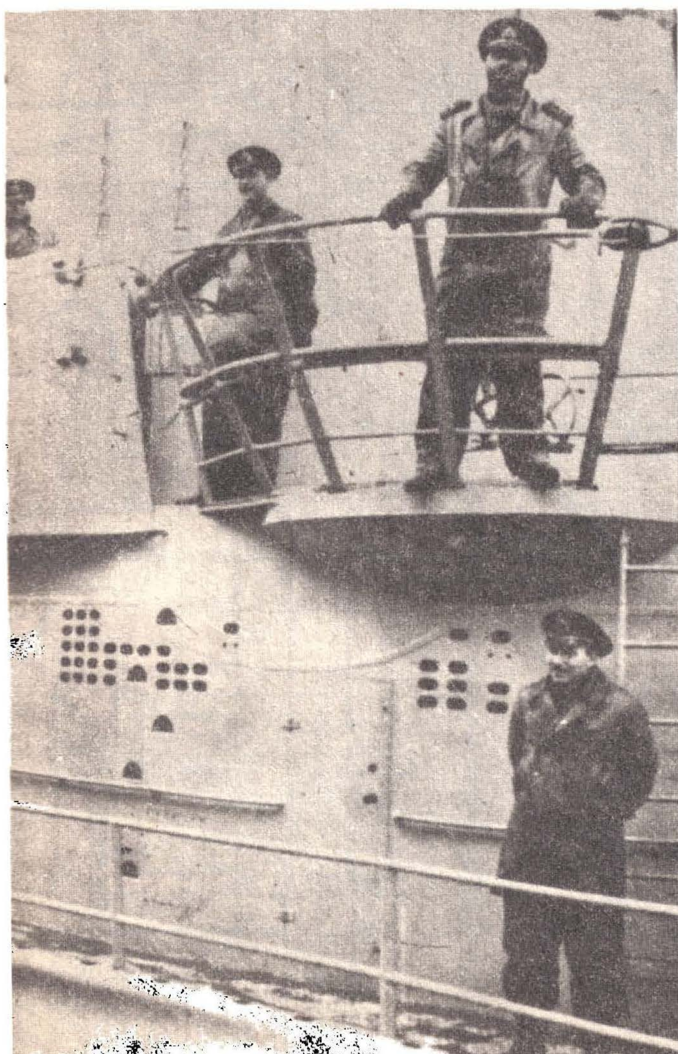
Ajuns aproape de zona operativă a Constanței, pe cînd aștepta comunicarea semnalului de recunoaștere, e zărit de un avion care-l atacă cu șase bombe și îl obligă să intre de îndată în imersiune. Nava rămîne, pentru siguranță, pînă seara sub apă. E o întîrziere care o face să piardă întîlnirea programată cu unitățile de patrulare venite să-l ia sub escortă la marginea barajelor de mine. Abia în ziua următoare, o altă întîlnire, în alt punct, îi îngăduie să ajungă la 27 mai la Constanța.

MARSUINUL a intrat apoi în revizie în bază și nu avea să mai plece în altă cruciera. După încetarea ostilităților din Marea Neagră și sosirea unităților navale sovietice la Constanța, submarinul avea să treacă la 5 septembrie 1944 în posesiunea Flotei Roșii a Mării Negre.



— Una dintre primele fotografii realizate la întoarcerea din singura misiune a Marsuinului. De la stînga la dreapta, pe puntea chioşcului, un ofiţer ce nu am reuşit să îl identificăm, apoi locotenentul Camil Cernat, comandantul Grigore Ciolac, şi sub ei şeful mecanic al submarinului Nicolae Ciurcu, acelaşi care în imaginea de alături oferă tradiţionalul morcov cu frunze obiectivului foto cu menţiunea că nu provine din lăzile de alimente germane, meticulos numerotate de la 1 la 40. Imaginea de jos, din dreapta ne permite să observăm dispozitivele anti siaj de pe cele două periscoape. Mai mulţi participanţi la construcţia submarinelor româneşti susţin că aceasta este invenţia unui maistru militar român. Cine este acesta? Iată o întrebare importantă, deoarece fotografiile germane din 1944 arată numeroase adoptări a principiului.









41

69

68

5

57

4

5

Q

39

40

N. V. INGENIEURSKANTOOR VOOR SCHEEPSBOUW

G

7

115

100

58

38

C

D

92

93

31

102

49

48

53

22

92

30

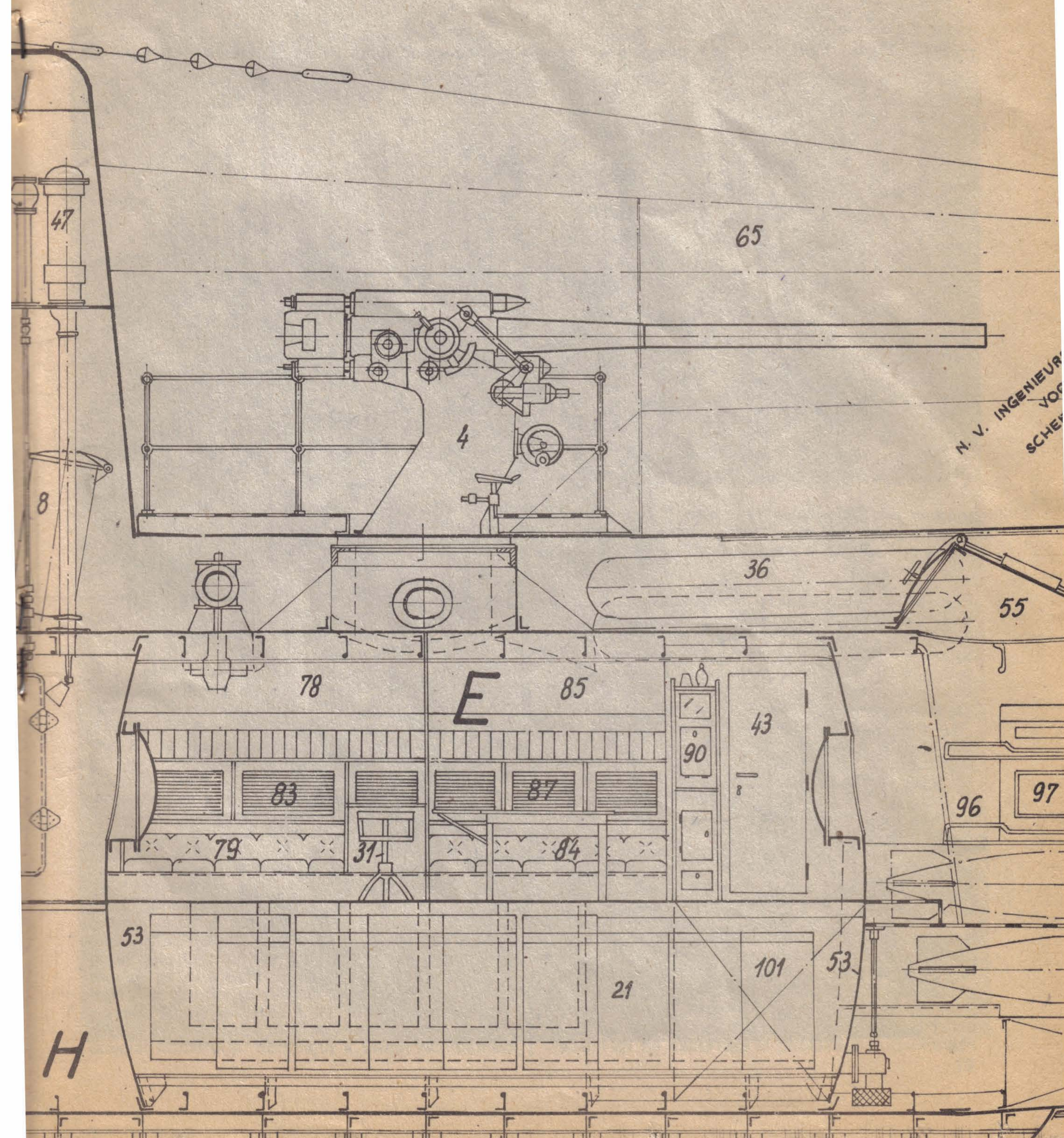
6

H

51

— Fragment din planul original al Rechinului ce poartă numeroase ștampile ale casei constructoare, clasicul GEHEIM (SECRET) și emblema firmei. Scara 1:50.

GEHEIM

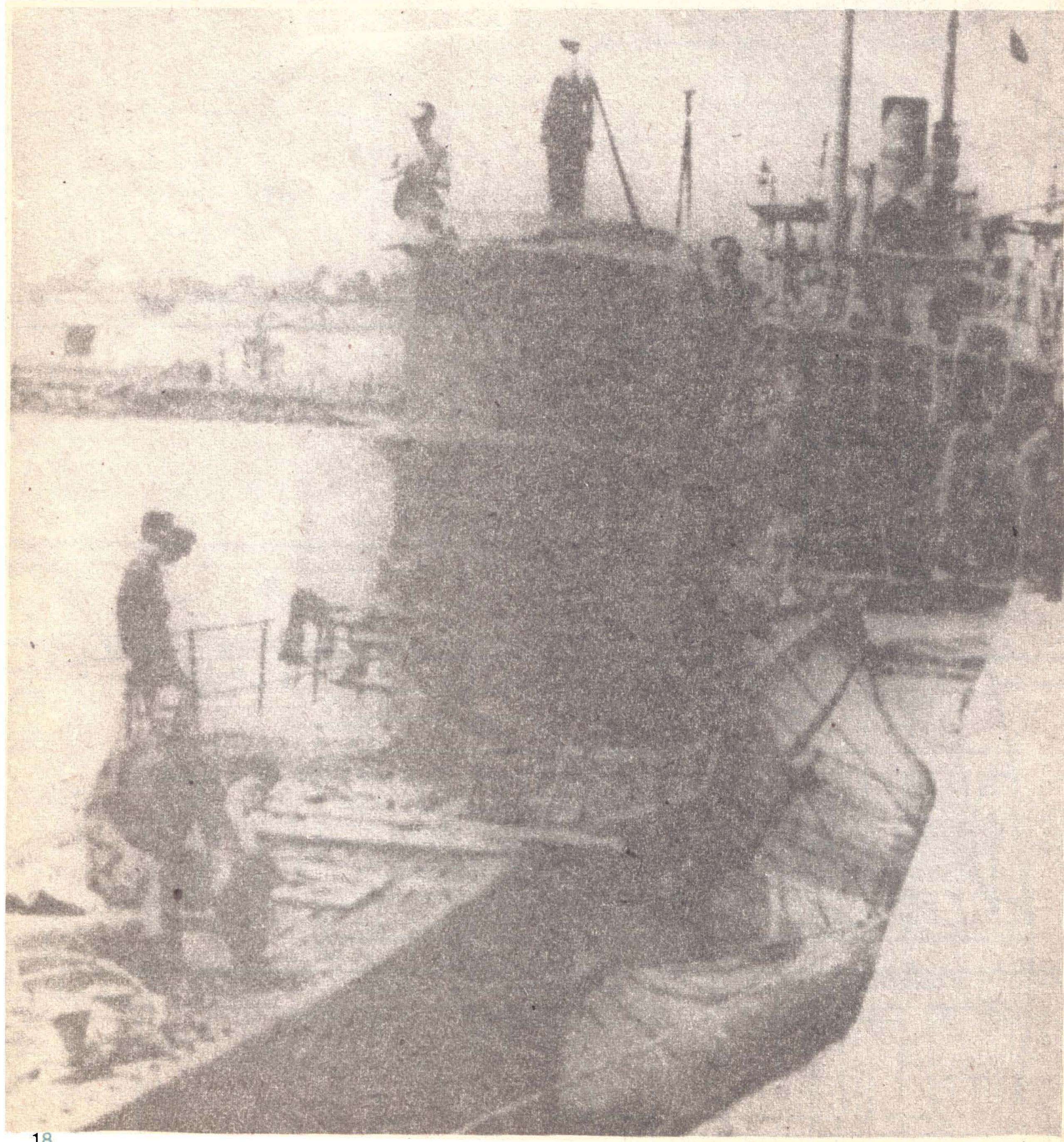


Croazieră pe MARSUINUL

După terminarea stagiului am cerut să fiu repartizat la vedetele torpiloare, dar deşi eram al doilea din promoţie. După revenirea listelor de la Bucureşti prin jocul pilelor şi al întîmplării m-am trezit la bordul submarinului S2, Marsuinul ca ofiţer cu navigaţia şi transmisiunile. La protest mi s-a răspuns că cei mai buni au ajuns la submarine şi astăzi, după aproape jumătate de secol, fără falsă modestie cred că aveau dreptate.

Mi-am preluat postul din şantier, unde S2 fusese construit cu furnitură germană şi asistenţă tehnică olandeză, prin contract cu firma N.V. Ingenieurskantor Voor Scheepsbouw. Rolul de echipaj cuprindea 45 de oameni: 5 ofiţeri (comandant, ofiţer secund + torpile, ofiţer cu navigaţia şi transmisiunile, ofiţer mecanic şef, un ofiţer ajutor al mecanicului şef), 25 maiştri (motorişti şi electricieni), 15 marinari (motorişti, tunari, lăcătuşi şi torpilori). Spaţiul era foarte redus, comandantul avea o cabină minusculă, ceilalţi ofiţeri două cuşete (2 cîte 2 suprapuse) alături de postul de ascultare sub apă, staţia radio şi cambuza, maiştrii aveau şase cuşete lîngă bucătărie, ceilalţi membrii ai echipajului dormind în imediata apropiere a posturilor lor de luptă în compartimentele prova şi pupa. Majoritatea probelor de recepţie şi punere la punct s-au desfăşurat la sfîrşitul lui 1943 şi în primele luni ale lui 1944, astfel că prima misiune de luptă avea să fie îndeplinită în cursul lunii mai 1944. Pe lîngă verificările tehnice, pregătirea echipajului era decisivă. Astfel, intrarea în

— Mai 1944: Echipajul se pregăteşte pentru singura misiune de război a Marsuinului.



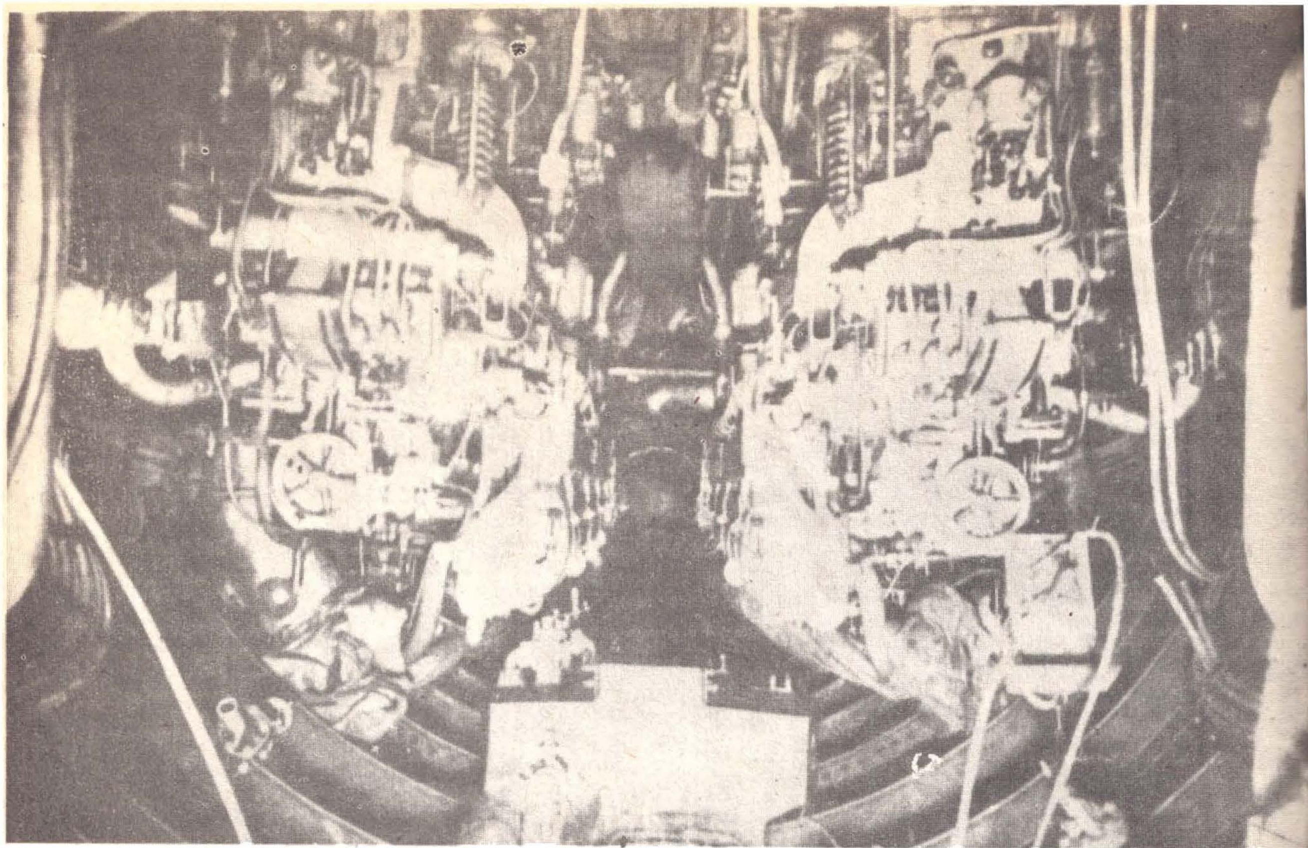


— „Am asistat la încărcarea torpilelor pe submarine italiene, germane și românești. Noi semănam bine cu italienii: toți strigau și toți executau, într-un amestec de icnete, maina, vira, hai, stai, dă-o, ia-o etc. La nemți ordine: unul comanda iar ceilalți executau, dar timpul de încărcare a torpilei era același" ing. Camil Cernat .

imersiune trebuia să se facă în mai puțin de un minut, torpilele odată lansate nu trebuiau să permită identificarea poziției submarinului prin pierderea volumului de aer comprimat utilizat la lansare, această problemă fiind practic una dintre cele mai dificile. A rezolvat-o un tehnician pensionar neamț, venit în România și de dragul coniacului Mott, angajat special de către șantier. Pregătirea pentru ascultarea sub apă s-a făcut la germani, astfel încît cei ce urmaseră cursurile puteau identifica ușor orice tip de navă după zgomotul elicelor și motoarelor. Probele au fost multe și chinuitoare, dînd mari probleme constructorilor dar, una cîte una au fost îndeplinite. Cea mai dificilă a fost aceea de maximă adîncime, Marsuinul trebuind să reziste la o adîncime de 100 metri.

La începutul lunii mai, a început, în sfîrșit pregătirea pentru plecarea în misiune. O măsură care ne-a neliniștit puțin a fost sudarea celor două chesoane de salvare de la prova și pupa din motive de siguranță suplimentară. S-au îmbarcat munițiile, torpile și proiectile de artilerie, dar nu și cele 10 mine Vickers fabricate sub licență la Reșița ce intrau în compartimentele din borduri special construite. Echipajul a primit echipament specific traiului la bord și s-au îmbarcat alimentele pentru ieșirea în patrulare. Acestea au venit din Germania și erau ambalate în lăzi marcate: „Se va consuma în prima zi", „Se va consuma în cea de a doua zi" ș.a.m.d. pînă la 40 de zile. Tot de la germani am primit o hartă foarte amănunțită a Mării Negre, cu toate epavele, barajele de mine dar și relevmentele. Navele comerciale germane fotografiaseră și cartografiaseră tot încă din perioada interbelică cu o meticulozitate specifică. S-a îmbarcat maximum de combustibil la bord, fiind umplute și o parte din tancurile de balast în scopul creșterii razei de acțiune. În sfîrșit am fost trași lîngă nava bază Constanța pentru a încărca bateriile de acumulatoare. Se bea ultimul coniac și înmînez unui coleg de promoție patru cărți poștale antedatate pentru a le expedia mamei cîte una pe săptămînă...

10—11 mai 1944. Primim ordinul de operații într-un plic sigilat. Urmează să îl deschidem atunci cînd ajungem în careul X al Mării Negre și să îl decodăm cu o mașină tip „Enigma" printr-o anumită combinație a cilindrilor. Ora plecării, 8.00 este ratată din lipsa unei vedete dragoare ce trebuia să ne escorteze și piloteze prin barajul de



— **Cele două motoare ale Marsuinului, botezate Lili şi Margo de echipaj, în cinstea unor foarte apreciate „prietene" din Galaţi.**

mine. Aşteptăm în radă pînă la ora 22.00 cînd plecăm în coada convoiului ce se formase pentru Sevastopol. După ieşirea din baraj noi luăm drum SE, iar convoiul E. La numai 30 de minute de la despărţire un R-boot german trage asupra noastră şi apoi ne lasă, după ce lansăm semnalul de recunoaştere. La ora 2.30 întîlnim în drum paralel, dar de sens contrar un alt submarin, ce nu putea fi nici german şi nici românesc. Vedem clar coafa albă a şepcii ofiţerului de pe puntea chioşcului şi este puţin probabil să nu ne fi văzut şi ei pe noi dar, ne continuăm drumul şi unii şi alţii.

Intrasem de cart 04—08 şi la 06.30 apare la orizont un avion. Dau alarma şi intrăm în imersiune mai repede decît la antrenamente. Sîntem semnalizaţi prin radio drept inamic, deşi nu era cazul. O formaţie de şase KFK (Krieg-Fish-Kutter — cutere de pescuit tip norvegian înarmate pentru vînătoare de submarine) cu echipaje formate din marinari croaţi, aliaţi nemţilor şi deci pe atunci şi nouă era ieşită în mare de mai multe zile şi acum se găsea exact în drumul nostru. Recepţionînd semnalul avionului şi fiind dotate cu aparate de detecţie submarină perfecţionate, de tipul german „Suchgerät" vin imediat asupra noastră şi lansează numeroase grenade antisubmarine, (aveau între 200 kg şi 400 kg trotil fiecare), din fericire destul de departe. Comandantul Ciolac ordonă scufundarea la cotă maximă, oprirea tuturor aparatelor care fac zgomot şi navigaţia cu o turaţie foarte redusă a elicelor. Cu pupa întoarsă spre direcţia din care vin exploziile ne îndepărtăm cu 1—1,5 noduri. Oamenii vorbesc în şoaptă, uşile etanşe dintre compartimente rămîn deschise pentru menţinerea moralului, masa de prînz se suspendă şi nimeni nu protestează. Tablele corpului etanş troznesc sinistru şi am propus să ieşim la suprafaţă şi să lansăm semnalele de identificare. Se aprobă de către comandant şi cînd ajungem la cota periscopică (20 de metri), detecţia capătă precizie şi atacurile se înteţesc aşa de mult încît renunţăm la ideea de a ieşi la suprafaţă. Un compresor electric este pur şi simplu smuls de pe afet şalterul se decuplează lăsîndu-ne în întuneric şi a doua zi aveam să constatăm că fuseseră smulse panouri de lemn din punte. Atacul încetează seara, după ora 20.00 cînd vînătorii au isprăvit muniţia. Lansaseră peste 420 de grenade şi putem spune că am avut noroc. Ieşim la suprafaţă şi la 21.45 transmitem prin radio bazei foarte scurt pentru a nu ne trăda poziţia „Atacaţi de U-jäger aliat". Cei de acolo au descifrat „Atacaţi de Uliat" şi au reuşit să şi găsească în lista navelor sovietice una cu acest nume, fără a ţine seama că aceasta activa pe undeva prin Oceanul Îngheţat. La ora 21 servim masa din cutia marcată „2" şi la bord începe curăţenia generală.

12 mai 1944. Disdedimineaţă întîlnim un pasager turc şi trecem pe lîngă el la cotă periscopică. Bieţii oameni au îngheţat de groază şi acest moment a fost urmat de panică generală. Toţi s-au repezit pe puntea principală cu toate bulendrele, gata să sară la apă. Nu era cazul şi acum realizez că distracţia noastră i-a înnebunit pe ei. Părăsim zona portului Zunguldac şi pe o mare calmă, executăm către prînz un control amănunţit al corpului exterior. Nu erau nici un fel de avarii vizibile, exceptînd grătare de lemn ale punţii smulse. Nici un tanc de combustibil nu avea scurgeri, lucru constatat de mine după o tură înot în jurul submarinului.

Seara vedem luminile Trebizondei.

13 mai 1944 — În zori pătrundem în zona destinată misiunii de patrulare din largul portului Batum. Facem o încercare de determinare precisă a poziţiei cu ajutorul cărţii pilot germane şi contactului vizual direct cu coasta prin cele două periscoape, la unul comandantul şi la celălalt eu. Nici nu apucăm să privim bine, că sîntem identificaţi şi în mai puţin de o oră, atacaţi cu grenade anti-

submarin. Reuşim să scăpăm cu bine şi să-i păcălim pe vînători. În tot cursul zilei rămînem în zona de patrulare la cotă periscopică. Zona noastră este foarte strict delimitată de cea vecină, care revenise unui submarin german, aflat la Nord, spre Poti. Dacă greşim şi ne aventurăm acolo, putem fi confundaţi şi consecinţele cele mai grave ne ameninţă. Pe noi, sau pe el. Sîntem atacaţi de încă cîteva ori în cursul zilei.

14 mai 1944. — 03.00 — intrarea în imersiune şi la 09.00 — micul dejun.

După cele 4 ore de cart, urmează opt ore libere, impropriu denumite aşa, deoarece este exclus să nu intervină ceva care să ne mobilizeze pe toţi: un avion, un baraj de mine, o navă inamică ş.a.m.d. La 20.00 ieşim la suprafaţă şi începem obişnuitul program de curăţenie generală în timp ce ne îndepărtăm spre Trebizonda. Se reîncarcă bateria în timpul marşului şi se serveşte cina. La ore fixe, prestabilite, ascultăm posturile de radio germane de pe coasta Mării Negre. Radiogramele poartă numerele de ordine cu indicativul X pentru germani şi Y pentru noi. Pentru nemţi interceptarea traficului radio inamic era o necesitate. Cu ajutorul radiogramelor se puteau obţine date de o mare valoare strategică şi operaţională: se putea determina poziţia navelor şi convoaielor aliate, se putea face analiză de trafic şi chiar decodare. Cu acea ocazie aveam să aflăm încă de atunci că ulterior celebrul şi pe atunci ultrasecretul servici german „xB Dienst" decripta codurile sovietice, pentru aviaţie şi marină. Radiograma destinată nouă ne atrăgea atenţia asupra faptului că am fost semnalaţi în zonă, unde, cînd şi de către cine şi ne sfătuia să fim prudenţi. Emisiunile pe unde foarte lungi ale postului de radio Bernau se putea recepţiona şi din imersiune, de la circa 20 metri adîncime.

Viaţa la bord era dificilă. Spălatul cu apă dulce relativ redus din economie, WC-ul o problemă în timpul zilei, fumatul permis numai pe comandă, cînd sîntem la suprafaţă şi în număr redus. Existau un număr de plăcuţe cu inscripţia „Fumător" şi şnur. Erau doar 4 şi cei ce doreau să fumeze le luau din cui, le atîrnau de gît şi îşi aprindeau ţigările dacă erau norocoşi. Plăcuţele erau mai valoroase decît ţigările. Ceilalţi pîndeau pentru a înhăţa plăcuţa disponibilă. Nu reuşeam să dormim mai mult de 2—3 ore continuu.

15—24 mai 1944. — Acelaşi program devenit deja obositor. Sîntem atacaţi de mai multe ori cu grenade, fără consecinţe. Într-o seară întîlnim o vedetă rapidă sovietică şi se repetă acelaşi program de rutină: ascultăm, oprim, pornim, evităm şi în final scăpăm. Continuăm să primim mesaje pe unde foarte lungi de la postul Bernau ce ne indică exact cu ce nave sau avioane sovietice ne-am întîlnit şi ce au semnalat acestea.

24 mai 1944. — Seara primim mult aşteptatul ordin de revenire la bază. Ordinul este însoţit de o cădere bruscă de barometru ce anunţă apropierea rapidă a unei furtuni. Sînt de cart 16—20 şi începe să plouă. Nava joacă mult pe valuri, aproape toţi membrii echipajului au rău de mare, iar intrarea în imersiune este imposibilă datorită posibilităţilor de răsturnare. Luăm drum paralel cu coasta turcească. La 20.00 schimbul de cart nu vine; rămîn la datorie împreună cu un maistru şi 1 marinar. Ne legăm de comandă cu centurile de siguranţă pentru a nu fi măturaţi de valuri. Cantităţi mari de apă trec peste parapetul comenzii şi, ne udă pînă la piele, deşi costumul de cart pe punte este „etanş". Schimb drumul şi mă îndepărtez la 5—6 mile de coastă pentru a nu fi aruncaţi de curenţi pe uscat. Reluăm drumul paralel cu coasta turcească şi navigăm aşa pînă în zori. La bord, în afara celor de pe comandă, la motoare a sergentului Petanek şi la timonă a caporalului Lungoci, toţi zac pe unde pot cu rău de mare. În ziua următoare istoria se repetă, fiecare zace pe unde poate. Tangajul este impresionant, ruliul îl evit pe cît posibil şi timp de cîteva ore rămîn singur pe comandă. Plouă continuu, vînt, valuri uriaşe... Nimeni nu mănîncă nimic şi după 37 de ore, furtuna se domoleşte, norii capătă unele spărturi prin care pătrund razele soarelui. Desfacem nişte delicioase conserve de muşchi în aspic şi ne gîndim la meticulozitatea germană ce ne-a destinat abia la sfîrşitul croazierei asemenea delicatesă. Dacă eram loviţi mai devreme se pierdea... în sfîrşit, ce ştiu ei ce-i bun.

La ora 13 apare pe punte comandantul care mă întreabă unde sîntem. Răspund: „În dreptul capului Sinope", lucru confirmat imediat de îmbunătăţirea vizibilităţii. Am o stare de oboseală nervoasă şi odată înlocuit, nu pot înghiţi apa nici cu linguriţa. Navigăm în continuare spre Zonguldak.

26 mai 1944. — Luăm drum NV spre Constanţa unde avem întîlnire cu un R-boot la intrarea în barajul nostru de mine. Pe la 11.00 sîntem surprinşi la suprafaţă de un avion sovietic, care din fericire ne-a văzut prea tîrziu. S-a lansat într-un picaj furtunos, mitraliind şi lansînd cîteva bombe ce au căzut în mare la circa 200 metri de noi. Renunţăm la întîlnirea proiectată şi intrăm imediat în imersiune, întorcîndu-ne spre coasta turcească deoarece erau epuizate semnalele de recunoaştere şi puteam fi atacaţi de ai noştri.

27 mai 1944. — Primim noile semnale de recunoaştere cu aviaţia şi cu viteza maximă ne prezentăm la poarta sud a barajului de mine, unde eram aşteptaţi de R-boot.

În port sîntem primiţi cu multă bucurie, flori, muzică etc.

— Prova Marsuinului.



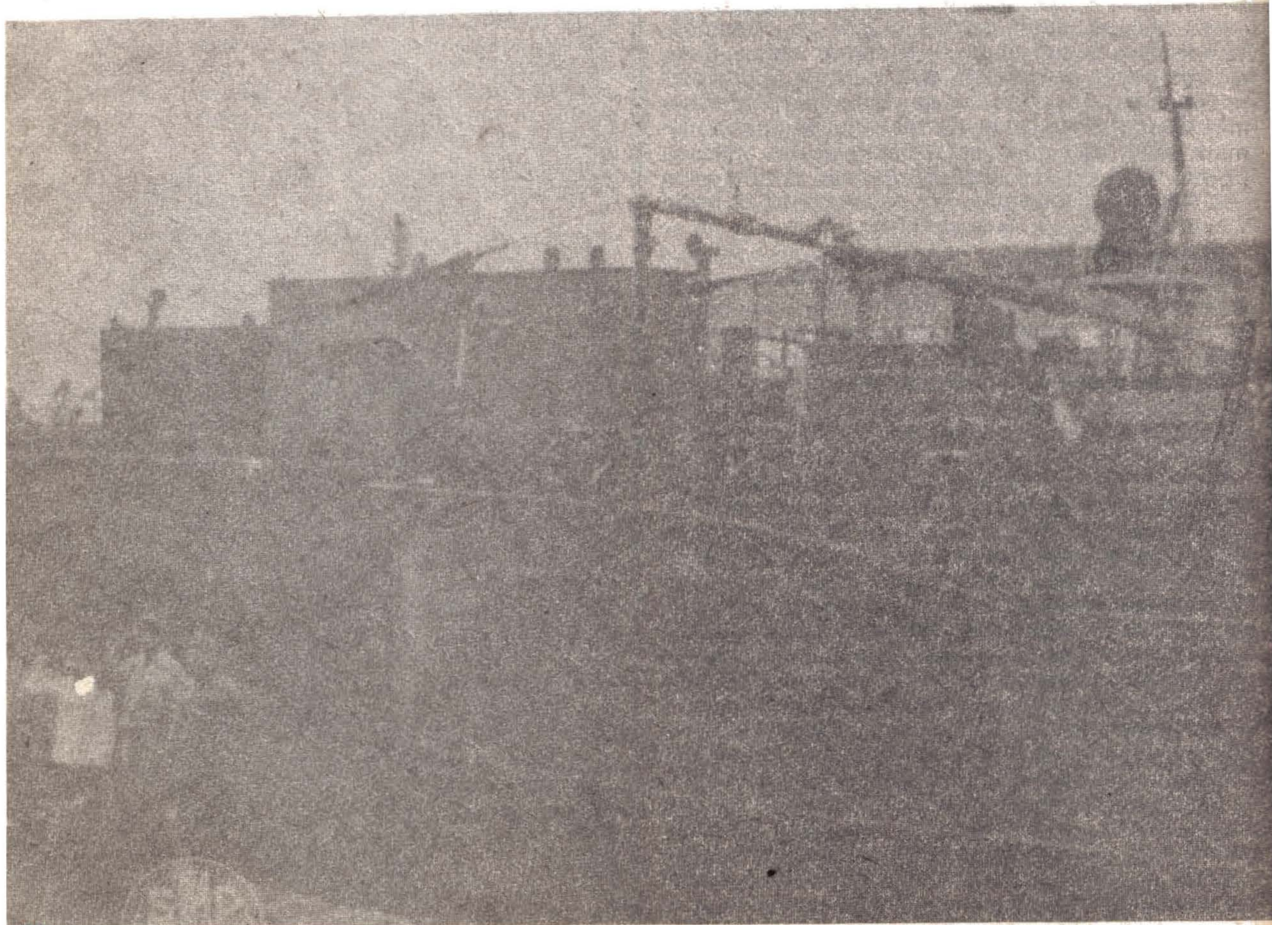
JURNAL DE LUPTĂ

SUBMARINE ROMÂNEȘTI ÎN MISIUNE 1941—1944

I. DELFINUL

1. **22—27 iunie 1941**
Misiunea: Supravegherea apropiată în zona Constanța.
Zona de acțiune:
— în afara barajului de mine;
— zona de supraveghere de zi de la 60 mm. ENE Constanța;
— zona de supraveghere de noapte la 30 mm. F Constanța.
Evenimente mai importante — rezultate obținute:
— 23 iunie: În zona de supraveghere de zi, submarinul semnalează mai multe alarme aeriene și identifică pe mare centuri de salvare, scînduri, un tablou de barcă și un colac de salvare cu inscripție sovietică.
— 24 iunie: În zona de supraveghere de noapte, submarinul observă lumini fără a putea identifica navele.
— 25 iunie: În zona de supraveghere de zi, submarinul observă la orizont un fum spre coastă, (Sf. Gheorghe).
— 26 iunie: În zona de supraveghere de zi, submarinul observă o rachetă, către orele 00.15' fără a putea identifica navele.
— 27 iunie: În drum de înapoiere la Constanța, către orele 00.35' submarinul observă o rachetă și o lumină, fără a putea identifica navele. În zona Tuzla se văd plutind pe mare centuri de salvare, scînduri și plute (probabil de la distrugătorul „Moscova") precum și o aripă de avion.
2. **10—20 iulie 1941**
Misiunea: Atacul și distrugerea transporturilor inamice în zona Aitodor-Theodosia-Novorosisk.
Zona de acțiune:
Zona de acțiune va avea centrul de greutate 40—50 mm sud Theodosia și va fi limitată spre N de paralela 44—30'.
Evenimente mai importante — rezultate obținute:
— 10 iulie: Imediat după ieșirea din baraje, pe timpul nopții, submarinul primește un semnal de recunoaștere de la un submarin inamic, pe care neputîndu-l identifica, intră în imersiune și se sustrage din zonă.
— 13 iulie: Submarinul a ajuns în zona S.V. Cap Idocopas fără ca să observe ceva.
— 14 iulie: În drum spre Novorosisk, submarinul observă un hidroavion inamic care explorează zona. În apropiere de Ghelenigic, sînt auzite lîngă coastă, semnale puternice de hidrofoane, fără a se observa la suprafață vreo navă inamică. Submarinul părăsește zona pentru încărcarea bateriei.
— 15 iulie: Submarinul se deplasează în centrul de greutate al zonei de acțiune 41 mm sud Theodosia. La ora 14.39 observă la orizont o navă pe drumul Novorosisk—Cap Sarich care dispare după cîtva timp din vedere.
— 16 iulie: La ora 02.21' din cauza condițiilor proaste de vizibilitate, submarinul este surprins

— Întoarcere din misiune a Delfinului. Pe comandă răspund la bun venit salutînd secundul Șerban Ageșeanu și comandantul Bibi Costăchescu. Submarinul era vopsit de camuflaj, conform desenului de pe coperta 4.



de o navă probabil de avasport, care după intrare în imersiune trece pe deasupra, fără a lansa grenade. La ora 08.35 se observă două hidroavioane care explorează zona. De la ora 20.15 din cauza avariei girobusolei, submarinul navigă în afara centrului de greutate al zonei de acțiune.
— 17 iulie: Se observă spre coasta Crimeii un balon captiv în drum spre Ialta; la ora 23.10 submarinul întîlnește o nouă navă inamică de avasport, pe care nu o poate identifica și se sustrage intrînd în imersiune.
— 18 iulie: În cursul dimineții submarinul recunoaște Ialta fără a observa vreo navă. În cursul zilei și al nopții, submarinul este forțat să țină la capă din cauza furtunii.
— 19 iulie: În drum de întoarcere spre Constanța, pe o furtună puternică, la 95 Mm E Șabla, submarinul întîlnește un submarin inamic de 200 t. Ambele submarine la suprafață manevrează pentru angajare. Marea rea însă împiedică armarea tunului și atacul cu torpila. Două hidroaviaone necunoscute obligă ambele submarine să intre în imersiune.

3. 12—20 august 1941

Misiunea: Atacul și distrugerea transporturilor inamice de evacuare de la Odesa.

Zona de acțiune:

Între capul Tarchon și Capul Sarich:
— zona de acțiune limitată la N de paralela 45°30′, iar la V de meridianul 31°30′:
— se permite trecerea la E de Crimeia;
— în zona de acțiune submarinul își va alege o poziție la 15 mm N.V. Cap Tarchon;
— apropierea de reg. Sevastopool—Cap Aia se evită;
— de asemenea, se vor evita zonele din apropierea coastelor, care ar fi minate, sau de unde s-ar putea avea reacții antisubmarine puternice inamice.

Evenimente mai importante — rezultate obținute:
— 13 august: În cursul zilei, pe timpul deplasării spre Capul Tarchon, submarinul întîlnește avioane de bombardament și hidroavioane inamice, care îl obligă, în repetate rînduri, să intre în imersiune de alarmă. La ora 21.45 observă 4 lumini de la 2 nave, care din cauza vizibilității proaste sînt pierdute din vedere.
— 14 august: Între orele 02.00—03.25 la 30 Mm V.N.V. de Capul Tarchon, submarinul întîlnește avioane de bombardament și hidroavioane inamice care îl obligă, în repetate rînduri, să intre în imersiune de alarmă. La ora 21.45 observă 4 lumini de la 2 nave, care din cauza vizibilității proaste sînt pierdute din vedere.
— 14 august: Între orele 02.00—03.25 la 30 km V.N.V. de Capul Tarchon, submarinul se află în contact cu vedete inamice, pe care le evită. La ora 14.50 întîlnește 2 hidroavioane.
— 15 august: La ora 03.50 în apropiere de Capul Tarchon, submarinul intră din nou în contact cu vedetele inamice. La ora 05.50 observă 2 hidroavioane. La ora 12.10 se aude un puternic bombardament spre Odesa. La ora 14.12 se observă o navă inamică, care nu poate fi atacată deoarece submarinul nu se află într-o poziție favorabilă. La ora 16.11 sînt întîlnite 2 hidroavioane.
— 16 august: Sînt întîlnite mai multe hidroavioane. Spre coastă se aude un puternic bombardament.
— 17 august: Submarinul se deplasează de la Capul Tarchon la Capul Sarich. Pe drum întîlnește 1 hidroavion.
— 18 august: Submarinul recunoaște coasta Crimeii, între Ialta și Cap Sarich, fără a observa vreo navă.
— 19 august: În drum de înapoiere spre Constanța, la 80 Mn E.S.E. Cap Caliacra, submarinul întîlnește o navă în drum N.N.E. pe care o pierde din vedere în timpul atacului.
— 20 august: La ora 12.00 la 4,2 mm S.E. farul Constanța, submarinul observă periscopul unui submarin și siajul unei torpile, care îi trece prin pupa. În momentul lansării, turela submarinului inamic ieșind afară submarinul „Delfinul" deschide focul cu mitraliera fără rezultat.

4. 03—19 septembrie 1941

Misiunea: Atacul căilor de comunicații inamice în bazinul de est al Mării Negre. Bombardamentul coastei inamice în ultima zi a operației și numai dacă se apreciază de comandant ca necesar.

Zona de acțiune:
— limitată între paralelele 44°45′ și V. de meridianul 36°30′;
— zona poate fi depășită numai în cazuri cu totul favorabile.

Evenimente mai importante — rezultate obținute:
— 3 sept.: La ora 20.30 după ieșirea din barajele de mine din zona Constanța se observă spre coastă o serie de proiectile trasoare.
— 4 sept.: La ora 19.30 se văd spre Sevastopol cîteva explozii puternice, iar la ora 22.05 sînt vizibile în aceeași direcție două incendii mari.
— 5 sept.: La ora 11.15 se primesc informații asupra unui convoi inamic, căruia nu i se poate da goană din cauza distanței mari.
— 6 sept.: Între orele 09.41—11.35 submarinul se află în contact cu o vedetă inamică care patrulează în apropierea portului Tuapse. Se face o recunoaștere în zona acestui port. La ora 20.10 se primesc informații asupra unui convoi inamic aflat la 20 Mm S.E. Theodosia, în deplasare spre E., căruia nu i se poate da goană, din cauza orei tîrzii la care a fost primită radiograma. La ora 22.10 se intră în contact și se evită cîteva vedete inamice.
— 7 sept.: Submarinul patrulează între Tuapse și Capul Idocopas, fără a observa vreo navă.
— 8 sept.: Submarinul rămîne în supraveghere, în apropierea Capului Idocopas.
— 9 sept.: La ora 09.35 la distanța de 5 Mm Capul Otrtschanok, submarinul este surprins de crucișătorul „Komintern" la care pierde atacul, deoarece acesta schimbă de drum, în zona stîncilor care se întind pînă la 3 Mm în jurul acestui cap. Conducînd atacul asupra crucișătorului, submarinul pierde posibilitatea de a ataca o navă mare de pasageri excortată de o vedetă, care formează probabil același convoi. La ora 11.06 se observă în apropiere cîteva nave de avanpost care sînt însă evitate.
— 10 sept.: La ora 06.45 la 20 Mm V Capul Otrtschanok, submarinul observă două nave mari de comerț asupra cărora conduce atacul, reușind să se plaseze pentru lansare asupra navei din pupa. Convoiul este excortat de 1 torpilor și 2 vedete. În ultimul moment vedeta din bordul submarinului pune capul direct pe submarin și în manevra de evitare atacul este pierdut.
— 11 sept.: La ora 06.40 și la ora 15.15 în aceeași zonă, trec pe lîngă submarin cu drum V cîte o vedetă inamică. Marea rea împiedică o bună explorare cu periscopul. La ora 15.20 trec în vederea submarinului o navă mare de pasageri, excortată de 1 torpilor și probabil 2 vedete, care nu pot fi atacate deoarece submarinul nu se află într-o poziție favorabilă (distanță și înclinare mare). În timpul nopții, submarinul ține la capă din cauza furtunii.
— 12 sept.: La ora 01.30 un avion inamic zboară la mică înalțime, deasupra submarinului pe care nu-l poate identifica din cauza nopții și a vremii rele. La ora 04.22 submarinul constată că a trecut în cursul nopții pe lînga un convoi, care nu a putut fi observat datorită condițiilor proaste de vizi-

bilitate. La ora 19.15 submarinul este surprins de o navă inamică de avanport pe timpul încărcării bateriilor care trece pe deasupra, imediat după intrarea în imersiune, fără a lansa grenade.
— 13 sept.: La ora 21.52 submarinul observă o navă inamică de avanpost pe care o evită.
— 14 sept.: La ora 07.57 în zona Cap Otrtchanok se observă la distanţă mare un convoi, care intră spre Novarosisk. Între orele 09.48—14.08 submarinul se află în contact cu 3 nave inamice de avanpost, care patrulează în zonă.
— 15 sept.: La ora 08.45 trec pe deasupra submarinului 2 avioane de bombardament. La ora 16.30 se observă la mare distanţă, catargele unei nave în drum spre Kertsch. Submarinul nu poate ieşi la suprafaţă pentru goană, deoarece se află în contact cu cîteva nave de avanpost, care după cît se pare draghează.
— 16 sept.: La ora 05.05 în zona V. Novorosisk se observă un petrolier excortat de o vedetă. Submarinul este forţat să suspende atacul, din cauza vedetei care are drumul spre submarin. După evitarea vedetei, la ridicarea periscopului submarinul se află în apropierea unui torpilor. În timpul nopţii se ţine la capă din cauza furtunei care a avariat puntea.
— 17 sept.: Pe timpul marşului de întoarcere la 20 Mm S. Cap Aitodor şi la ora 07.23 submarinul este descoperit de un avion de bombardament pe care îl evită intrînd în imersiune de alarmă. După o oră, ieşind la suprafaţă este din nou observat de un avion de bombardament, iar din intrarea în imersiune, submarinul este grenadat, iar în apropiere se aud zgomote de elici.
— 18 sept.: La ora 16.40 în drum spre Constanţa, submarinul întîlneşte un avion pe care-l evită intrînd în imersiune.
— 19 sept.: Din cauza avariei staţiei T.F.S. submarinul este forţat a intra singur în barajele Constanţa.
Observaţii: Misiunea de bombardament asupra coastei inamice, nu s-a putut executa din cauza vizibilităţii rele, care nu a permis să se identifice obiective militare.

5. **02—07 noiembrie 1941**
Misiunea: Împiedicarea transporturilor sovietice de aprovizionare spre Crimeea şi a mişcărilor de retragere din Marea de Azov prin distrugerea navelor şi forţelor navale de siguranţă.
Zona de acţiune:
Zona de operaţii limitată de meridianul 36°5′ iar la sud, de paralela 43°5′.
Evenimente mai importante — rezultate obţinute:
— 03 nov.: La 01.00, după ieşirea din barajele de mine Constanţa, submarinul întîlneşte, la suprafaţă, un submarin sovietic de aprox. 1000 tone, contra căruia manevrează pentru angajare. Din cauza vizibilităţii rele este pierdut din vedere. La ora 14,58 submarinul se sustrage unui avion de patrulare. La ora 15.30 submarinul este informat asupra unor mişcări importante de nave la Capul Sarich.
— 04 nov.: De la ora 02.00 submarinul ţine la pupă din cauza furtunii. La ora 10.00, submarinul evită un avion.
— 05 nov.: La ora 06.35 în zona Capului Aitodor, submarinul se află în contact cu o navă de avanpost. La ora 08.05 se observă o navă mare de comerţ cu două comenzi suprapuse, avînd drum aprox. 290°. Submarinul conduce atacul asupra acestei nave, care nu dispune de nici o escortă. Nava schimbînd de drum, submarinul se pregăteşte de lansare cu tuburile la pupa. La ora 08.45 submarinul lansează o torpilă, în urma căreia se aud două explozii puternice şi lovituri de gloanţe de armă automată la suprafaţa apei. Pe timpul sustragerii din zonă, la ora 09.46 se percep prin corpul submarinului, impulsuri perifonice. De la ora 10.30 pînă la ora 18.40 submarinul este atacat în repetate rînduri de grenade antisubmarine dintre care unele apropiate.
— 06 nov.: Submarinul se sustrage spre Capul Yasun unde întîmpină o furtună foarte violentă care îl obligă să ia drum de întoarcere la (spre) Constanţa.
— 07 nov.: Luptînd cu aceeaşi furtună, submarinul reuşeşte să intre la Constanţa.

6. **06—13 decembrie 1941**
Misiunea: Repetarea misiunii prevăzută pentru ziua de 30 noiembrie 1941.
Zona de acţiune:
— definită în aceleaşi coordonate ale misiunii din 30.11.1941.
Evenimente mai importante — rezultate obţinute:
— 08 dec.: De la ora 04.30, submarinul patrulează în zona Cap Inzeh.
— 09 dec.: De la ora 17.17, submarinul se află în drum spre Batum.
— 10 dec.: La ora 16.07 la o distanţă de 80 km de Batum, submarinul este obligat să se întoarcă din cauza unei furtuni puternice de vest, care îl obligă să ţină la capă.
— 13 dec.: La intrarea în barajele Constanţa sînt observate periscoapele a două submarine sovietice.

7. **30 noiembrie—03 decembrie 1941**
Misiunea: Interceptarea transporturilor sovietice de evacuare spre Bosfor şi cele de pe coasta caucaziană.
Zona de acţiune:
— submarinul va parcurge drumul Constanţa —Cap Iujeh—Batum;
— zona de operaţii după ajungerea în zona Batum, limitată la vest de meridianele 40°30′ şi la sud de paralela 41°30′.
Evenimente mai importante — rezultate obţinute:
— 01 dec.: La 30 km nord-est de intrarea în Bosfor, submarinul întîmpină o furtună foarte violentă de vest-nord-vest care îl obligă să ţină la capă.
— 02 dec.: Submarinul ţine la capă în zona Cap Caliacra.
— 03 dec.: Submarinul intră în port neputînd executa misiunea din cauza furtunii.

8. **18—30 mai 1942**
Misiunea: Atacul transporturilor şi navelor de război pe drumurile dintre Sevastopol şi Cap Sinope, în zona de nord a coastei turceşti.
Zona de acţiune:
— cea cuprinsă între meridianele 33°30′ şi 36° iar la sud de paralela 43°0′ pînă la 3 Mm nord de coasta turcească.
Evenimente mai importante — rezultate obţinute:
— 20 mai: De la ora 07.30 submarinul se află în zona Cap Iujeh unde patrulează conform ordinului primit.
— 23 mai: În aceeaşi zonă, la ora 07.47 observă un avion.
— 24 mai: La ora 08.47 şi la ora 17.15 în aceeaşi zonă sînt evitate hidroavioane.
— 25 mai: La ora 10.55 s-a evitat în aceeaşi zonă un avion.
La ora 10.45 se evită un barcaz cu vele. La ora 14.26 se evită un avion.
— 27 mai: La ora 17.22 sînt evitate două avioane. După cîteva minute sînt auzite 4 explozii de bombe.
— 30 mai: La ora 15.41 este evitat un avion.

9. **25 iunie—03 iulie 1942**
Misiunea: Atacul transporturilor sovietice în zona sud-est Yalta.
Zona de acţiune:
— limitată de meridianele Yalta şi 35°30′ paralelele 43° si 44°.

Evenimente mai importante — rezultate obținute:
— 27 iunie: La ora 04.20 submarinul intră în zona de operații. De la ora 04.26 pînă la ora 15.30, submarinul fiind descoperit de aviație primește aproximativ 240 bombe și probabil grenade antisubmarine. Submarinul este informat asupra mai multor nave cărora nu le poate da • goană.
— 28 iunie: La ora 04.00 se evită un avion. La ora 16.12 se evită un avion, care pe timpul intrării în imersiune trage cu mitraliera lovind comanda și aruncă o bombă.
— 29 iunie: La ora 22.25 se evită o navă, probabil o vedetă.
— 01 iulie: De la ora 07.25—08.00 sînt lansate asupra submarinului 12 bombe între care unele par grenade antisubmarine. Pînă la ora 10.30 submarinul primește încă 95 bombe. La ora 13.00 submarinul primește încă 20 bombe, iar la ora 15.40 încă 24 bombe. Între orele 19.20—20.10 cad în apropierea submarinului 82 bombe și 35 bombe mai departe.
— 02 iulie: Submarinul în drum de întoarcere spre Constanța, trecînd pe la Capul Krempeh.

II. RECHINUL

10. **20 aprilie—15 mai 1944**
Misiunea: Inițial, executarea unei cruciere de antrenament între Bender Eregli și Trebizonda; ulterior, supravegherea portului Batum, pe timpul operațiunilor de evacuare a Crimeei.
Zona de acțiune:
— limitată la nord de paralela 42° și la vest de meridianul 40°20′.
Evenimente mai importante — rezultate obținute:
— 20 apr.: Submarinul se află în drum spre Bender Eregli pentru executarea unei cruciere de antrenament, nava intrînd pentru prima dată la front. La ora 02.25 este informat asupra prezenței unui submarin sovietic la 70 Mm est Șabla pe care nu-l poate observa din cauza ceții.
— 21 apr.: Submarinul execută diferite exerciții de antrenament între Bendar Eregli și Unye-Fatsa, pentru verificarea materialului și formarea echipajului.
— 28 apr.: La ora 21.15, submarinul primește ordinul de a schimba zona de operațiunii și a trece la Batum cu misiune principală de supraveghere a acestei baze și de atac asupra tuturor obiectivelor navale de la distrugător în sus.
— 29 apr.: Pe drumul de intrare în zona de operațiuni la ora 15.59, submarinul aflîndu-se la nord de Yeroz-Burnu, primește ordinul să atace două crucișătoare ieșite din Poti sau Batum cu drum vest, și să raporteze imediat ce observă ceva. Submarinul ia drum de goană conform ordinelor primite, fără a întîlni vreo navă.
— 30 apr.: La ora 00.20 submarinul intră în zona de operațiuni Batum și unde se observă mare activitate de proiectoare. La ora 15.46 se evită un avion. Sînt auzite explozii de grenade antisubmarin. La ora 17.16 sînt evitate două vedete sovietice. Pe timpul nopții, proiectoare puternice supraveghează zona Poti-Batum.
— 01 mai: În cursul nopții sînt observate mai multe nave de avanport și proiectoare care supraveghează zona portului Batum. La ora 15.45 se primește ordinul de prelungire a misiunii pînă la 8 Mh.
— 03 mai: La ora 20.35 submarinul observă luminile a două nave care par a fi ieșit din Batum și au luat drum vest. Se începe goana acestor nave raportînd situația. La ora 04.07 pierzîndu-se contactul din cauza ceții, se constată că navele au intrat în Trebizonda. Submarinul reintră în zona de operații unde se constată aceeași activitate de proiectoare.
— 05 mai: La ora 20.24 sînt evitate două nave de avanpost. În zona Batum activitate de proiectoare în timpul nopții.
— 06 mai: Se evită un avion de supraveghere și un barcaz turcesc. La ora 19.30 se evită o navă de avanpost. Pe timpul nopții activitate de proiectoare la Batum.
— 07 mai: Se evită un hidroavion de supraveghere. La ora 23.48 se primește ordinul de prelungire a misiunii pînă în ziua de 12 mai seara.



— 09 mai: La ora 23.48 se primește ordinul de supraveghere cît mai atentă a portului Batum și a informa Comandamentul pentru siguranța evacuării Sevastopolului.
— 11 mai: La ora 03.25 se evită o navă de avanpost aflată în apropierea coastei.
— 12 mai: La ora 14.21 se evită un hidroavion. De la ora 20.17 misiunea fiind terminată, se ia drum de întoarcere prin sudul Crimeei.
— 14 mai: Conform ordinelor primite se ia drum spre Bender Eregli și ulterior spre Constanța.
— 15 mai: Se întîlnește la Capul Salba formația de siguranță și se intră la Constanța.



— Rechinul în probe de mare.

III. MARSUINUL

11. **11 mai—27 mai 1944**
Misiunea: Inițial, executarea unei cruciere de antrenament între Bender-Eregil și Trebizonda; ulterior, supravegherea portului Batum și informarea Comandamentului asupra mișcărilor navelor de război de la torpilor în sus.
Zona de acțiune:
— limitată la nord de paralela 42°
Evenimente mai importante — rezultate obținute:
— 11 mai: La ora 03.42, submarinul evitînd un avion propriu, primește 4 bombe, probabil datorita confuziei; la ora 08.30 tot din motive de confuzie, submarinul este perifonat de nave de vînătoare proprii, care îi lansează 420 grenade. Seara se află pe coasta turcească, aproape de Zonguldak.
— 13 iunie: Submarinul navigînd pe coasta turcească, într-o curcieră de antrenament, pentru verificarea materialului și formarea personalului nava execută prima misiune la front.
— 14 mai: Terminînd perioada fixată pentru antrenament, submarinul intră în zona de operațiuni Batum. La ora 11.10 submarinul primește un număr mare de grenade antisubmarine. La ora 15.000 submarinul este din nou descoperit și primește timp de 3 ore un mare număr de grenade antisubmarine.
— 15 mai: Datorită faptului că a fost descoperit, submarinul se depărtează din zonă pentru 24 ore. La ora 20.15 submarinul se afla între farul Yeros



— La intoarcerea din misiune a Marsuinului toți ceilalți submariniști il felicită pe comandantul Gr. Ciolac. În stinga comandantul Rechinului, Nicolae Țurcanu, lt. Alexandru Greceanu, doi ofițeri ce nu am reușit să-i identificăm și ultimul la dreapta salutind, lt. D. Stănescu.

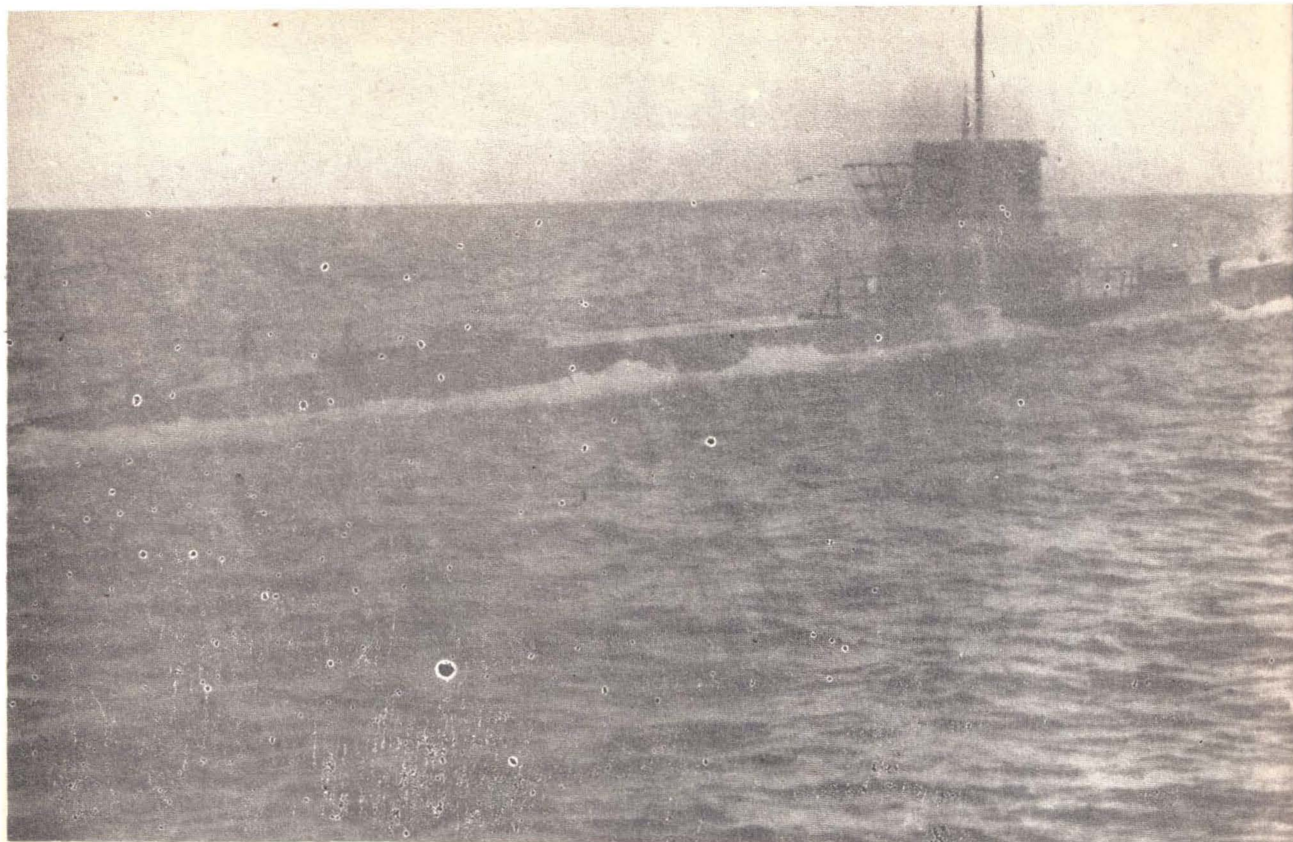


— Aşa arată un echipaj întors dintr-o misiune dificilă. Neraşi, cu cearcăne dar fericiţi. Cel mai din stînga comandantul Gr. Ciolac. În dreapta, cu florile lt. Camil Cernat.

şi Trebizanda, de unde ia drum pentru revenire în zona de operaţii Batum.
— 17 mai: La 22 Mm nord Cap Fidji, submarinul este din nou descoperit şi grenadat în nod continuu între ora 04.00 şi ora 12.00, motiv pentru care se depărtează din zonă pentru 24 ore.
— 18 mai: La ora 02.45, în zona Cap Yeros, se evită o navă care întrebuinţează proiectorul. De la ora 04.00 submarinul este grenadat din nou. La ora 19.55 luînd drum pentru intrare în zona de operaţii, submarinul ajunge în contact cu o navă de patrulare pe care o evită.
— 19 mai: Submarinul este descoperit din nou, la 30 Mm Cap Yeros, primind în total 43 grenade.
— 20 mai: La ora 02.00 la 70 Mm nord Cap Yasun, submarinul are impresia unui siaj de torpila care îi trece prin pupa şi evită. Începînd de la ora 04.07, submarinul primeşte 31 grenade antisubmarine.
— 21 mai: La ora 02.10 în punctul 40 Mm nord de Cap Yasum, submarinul este descoperit din nou de aparatele de căutare şi pînă la ora 14.00 primeşte 43 grenade antisumarine. La ora 21.10 primeşte ordinul să reocupe zona de operaţii, navigînd de-a lungul coastei turceşti.
— 22 mai: Submarinul intră în zona de operaţii.
— 23 mai: La ora 04.55 în punctul 45 Mm vest-nord-vest Batum, submarinul este din nou descoperit, grenadările au loc însă la distanţe mari. La ora 07.55, grenadele cad în apropierea submarinului şi pînă la 08.25 primeşte 82 grenade, din care 74 foarte aproape. Pe deasupra submarinului se aud zgomote de motoare. Submarinul reuşeşte să scape din zona periculoasă, grenadarea continuă pînă la ora 14.50. La ora 17.55 submarinul este din nou grenadat puternic, la suprafaţă se aud zgomote de motoare. De la ora 18.31 pînă la ora 18.58 submarinul este din nou grenadat puternic, iar la suprafaţă se aud cu urechea liberă zgomotul elicelor navelor de vînătoare. La ora 20.25 submarinul primeşte ordinul să se întoarcă la Constanţa.
— 24 mai: Submarinul se află pe drumul de întoarcere spre Constanţa pe o furtuna foarte puternică.
— 25 mai: Submarinul trece în vederea Capului Sinope.
— 26 mai: La ora 07.22, submarinul este atacat prin surprindere de un avion care îi lansează 6 bombe, care explodează în pupa.
— 27 mai: După întîlnirea cu formaţia de siguranţă, submarinul intră la Constanţa.

IV. RECHINUL

12. **15 iunie—29 iulie 1944**
Misiunea: Atacul transporturilor şi navelor de război de-a lungul coastei caucaziene în interiorul zonei de operaţiuni ordonate. Informarea Comandamentului asupra navelor de război aflate în mare, de la distrugător în sus.
Zona de acţiune:
— limitată la paralela 44°15′ şi 44°55′.
Evenimente mai importante — rezultate obţinute:
— 15 iunie: Submarinul în drum est către zona de operaţii.
— 18 iunie: Submarinul a intrat în zona de operaţiuni şi supraveghează zona Cap Utrich.
— 19 iunie: În aceeaşi zonă la ora 14.20 se evită un avion de supraveghere. De la ora 21.00 activitate de proiectoare în zona Novorosisk.
— 21 iunie: În aceeaşi zonă la ora 01.30 sînt evitate 3 nave de avanpost. Între ora 09.00 şi ora 12.53, submarinul ţine sub observaţie 3 nave de vînătoare contra submarinelor.
— 22 iunie: Activitate de proiectoare la Anapa şi Novorosisk.
— 25 iunie: Zgomote de motoare spre coastă.
— 25 iunie: Se identifică în zonă o navă de vînătoare contra submarinelor. La ora 20.51, submarinul se deplasează în zona Cap Indokopas. Pe timpul nopţii, activitate de proiectoare spre Novorosisk.

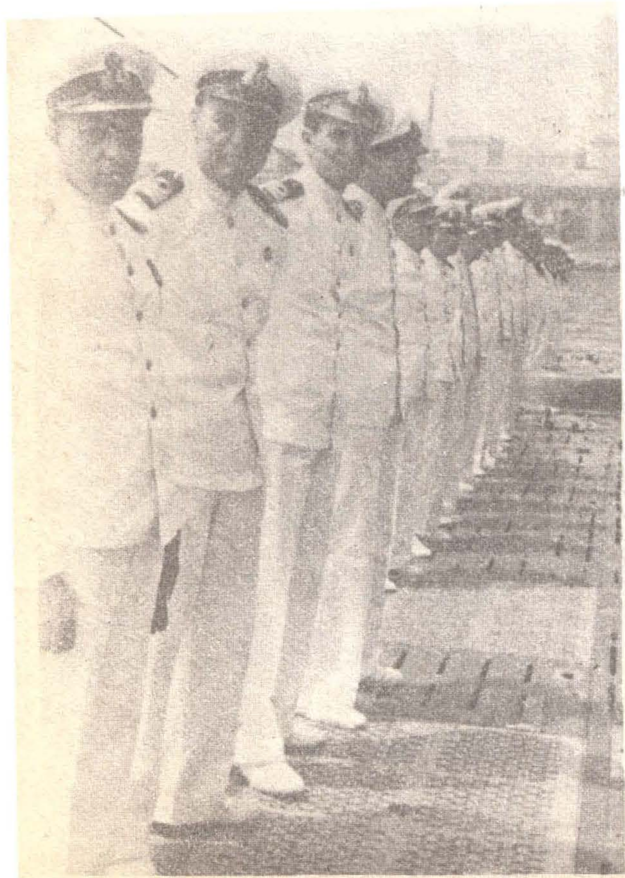


— Rechinul în timpul probelor de marş. La suprafaţă realiza ceva mai mult de 16 noduri.

— Rechinul pleacă în misiune. În dreapta imaginii, legata la cheu şi vopsită de camuflaj, România ce servea de navă bază vedetelor germane Lürsen.

— Rechinul în timpul probelor de mare și la plecarea din portul Constanța. Proveniența germană a siluetei este clară.

— 12 august 1943 în portul Constanța. Curățenie generală la bordul vedetei nr. 3 Viscolul, a submarinului și a navei bază.
— Ofițerii de la bordul Rechinului: lt. Petre Bodnar, lt. Witty Alexandru, lt. D. Stănescu și lt. Vasile Caraman. Urmează grupul de maiștrii militari și apoi marinarii.



— 26 iunie: Se face recunoașterea coastei și se supraveghează drumurile dintre Tuapse și Ghelengik. La ora 14.11 se observă un avion de supraveghere.
— 27 iunie: În zona Cap Indokopas, la ora 10.55 sînt observate două vedete sovietice, care navighează spre Tuapse. La ora 16.05 se aud explozii de grenade la distanță mare. La ora 18.30 se observă un avion de recunoaștere, supraveghere. De la ora 23.00 la ora 23.18 activitate de proiectoare la coastă, rachete și un far de aviație în funcțiune.
— 28 iunie: În aceeași zonă, la ora 03.30 rețin în vedere la periscop două nave vînătoare contra submarinelor.
— 28 iunie: În aceeași zonă, la ora 05.00 submarinul primește 16 grenade antisubmarine între care 4 atît de aproape încît provoacă avarii și intrări de apă de mică importanță. La ora 21.35 se observă deasupra coastei, un avion cu lumini de poziție.
— 13 iunie—01 iulie: În aceeași zonă, la ora 05.12 se observă un avion de supraveghere. Submarinul schimbă zona de supraveghere trecînd de la Capul Indokopas la Capul Utrisch. La ora 10.04 se observă un avion de supraveghere.
— 04—05 iulie: În zona Cap Indokopas, la ora 09.38 se observă un hidroavion. În aceeași zonă, începînd de la ora 01.35 și pînă la ora 07.30 submarinul este grenadat la distanțe variabile, iar la suprafață se aud zgomote de elici.
— 06 iulie: La ora 11.45 se aud la distanță mare explozii de grenade antisubmarine.
— 10 iulie: La ora 20,32 submarinul schimbă zona de supraveghere, trecînd de la Capul Utrisch la Capul Indokopas.

— Prova Rechinului.

— Fotografie din timpul execuției submarinelor. În stînga Marsuinul, în dreapta Rechinul. Toate piesele au fost executate la Reșița după desenele proiectului și apoi asamblate la Galați. Pe plăcuța din dreapta imaginii este interzis fotografiatul.

— 11 iulie: In zona Cap Indokopas, la ora 20.35 activitate de proiectoare diverse lumini pe mare, în imediata apropiere a coastei.
— 12 iulie: Se evită o vedetă în imediata apropiere a coastei. La Cap Indokopas activitate de proiectoare.
— 13 iulie: În timpul nopţii activitate de proiectoare spre Novorosisk, Ghelengik şi Indokopas.
— 15 iulie: În aceeaşi zonă, se evită două vedete în imediata apropiere a coastei. Pe timpul nopţii activitate de proiectoare.
— 16 iulie: Submarinul schimbă zona de supraveghere, trecînd de la Cap Indokopas la Cap Utrisch. Noaptea activitate de proiectoare.
— 17 iulie: Activitate de proiectoare şi rachete la Novorosisk.
— 18 iulie: Submarinul schimbă zona de supraveghere, trecînd de la Cap Utrisch la Indokopas. În cursul zilei se aud la distanţe mari explozii de grenade antisubmarine.
— 19 iulie: În zona Cap Indokopas, submarinul este căutat de nave de vînătoare şi între ora 03.35 şi 04.10 primeşte în două valuri 38 grenade.
— 20 iulie: Submarinul schimbă zona de supraveghere trecînd la Cap Utrisch.
— 23 iulie: În zona intrării de nord Novorosisk, la ora 19.15 se aud zgomote de elici şi explozii de grenade antisubmarine la distanţă mare.
— 24 iulie: În zona Cap Utrisch, începînd de la ora 09.20 pînă la ora 12.25 submarinul este căutat de navele de vînătoare primind în total 43 grenade antisubmarine între care 21 în imediata apropiere.
— 27 iulie: La ora 22.32, submarinul primeşte ordin de încetarea misiunii.
— 28 iulie: La ora 12.08 în apropierea coastei Crimeei, submarinul primeşte informaţii asupra unui submarin sovietic aflat în drumul său.
— 29 iulie: Submarinul primeşte informaţii asupra unui submarin sovietic, aflat pe drumul său. La ora 16.30 întîlnind formaţia de siguranţă intră în portul Constanţa la ora 22.15.



Subiectul a fost abordat în lucrările de specialitate postbelice fără a conţine punctele de vedere ale părţii române. Chiar şi aşa, rolul celor trei submarine româneşti participante direct la acţiunile de luptă a fost fie neglijat cu bună ştiinţă, fie din lipsă de documente. Exceptînd cîteva articole apărute la sfîrşitul anilor '80 în revistele Modelism şi Ştiinţă şi Tehnică, a unor cărţi de modelism, nimeni nu a încercat să trateze sistematic activitatea submarinelor româneşti.
Prezenta lucrare, deşi modestă ca volum, cuprinde numeroase documente originale: extase din rapoarte oficiale, mărturii ale participanţilor la evenimente, fotografii oficiale sau din colecţii particulare culese pe parcursul a peste 30 de ani în speranţa că vor fi cîndva publicate. Pentru a vă oferi cît mai multe detalii specifice armei submarine româneşti am reconstituit pentru dv. însemnele şi înmatriculările unităţilor, schemele de camuflaj la diverse date, detalii de uniforme extrase din planurile originale atunci cînd a fost posibil. Pentru a respecta ineditul subiectului, departe de a fi epuizat, nu am efectuat modificări atunci cînd se prezintă aceleaşi evenimente, fiind puncte de vedere diferite. Cei ce doresc să completeze cu date noi prezenta lucrare sînt rugaţi să ia legătura cu redacţia revistei Modelism Int.

— În aceeaşi serie de suplimente sînt pregătite următoarele titluri:

— Războiul aerian deasupra României 1941-1944 (1 Vînătorii)

— Uniforme româneşti din cel de al doilea război mondial.

— Aviaţia de asalt 1941-1945

— Blindatele Dunării (monitoarele româneşti în acţiune)

— Vedete torpiloare româneşti



— Blindate româneşti 1941-1945

— Elicoptere de construcţie românească.



— Distrugătoarele româneşti în misiune de luptă.

Aşteptăm sugestiile dv.

Autorii textelor: cpt. lt. (r) **Camil Cernat** — Croazieră pe Marsuinul, cpt. lt. (r) **Alexandru Greceanu** — O misiune neobişnuită. cpt. lt. (r) **Nicolae Koslinski** — Submarinul Delfinul, Submarinul Marsuinul, Submarinul Rechinul, cdr. **Jipa ROTARU** — Submarine româneşti în misiune, dr. ing. **Cristian Crăciunoiu** — explicaţiile fotografiilor şi ilustraţiilor.
Sursele fotografiilor: lt. cdr. (r) **Grigore Ciolac,** cpt. lt. (r) **Camil Cernat,** cpt. lt. (r) **Alexandru Greceanu,** c-amiral (r) **Marcel Diaconescu,** cpt. lt. (r) **Nicolae Keslinski,** cpt. cdr. **Constantin (Dinu) Sturza** şi colecţia **Crăciunoiu.**
Desene lineare: ing. **Cristian Crăciunoiu** şi maistru militar **Kele Ianoş.**
Coordonarea şi redactarea lucrării: dr. ing. **Cristian Crăciunoiu**

— Submarinele de buzunar italiene tip CB, prezente la 30 noiembrie 1943 în portul Constanța, sub comanda căpitan-comandorului Alberto Torri se predau Forței Maritime Românești, fiind preluate prin ordinul comandorului Horia Măcelariu de către locotenentul Virgil Bucur. Echipajele italiene odată debarcate, se încearcă repararea celor 5 unități și formarea cu ajutorul lor a escadrilei a doua submarine românești. Pînă la 20 august 1944 au fost repuse în stare de funcțiune numai două, ce au fost distruse de bombardamentul sovietic din acea zi. Cele două fotografii au fost făcute în Constanța, iunie 1942 cînd mini-submarinele erau pregătite pentru a pleca la Ialta.

Uniforme.



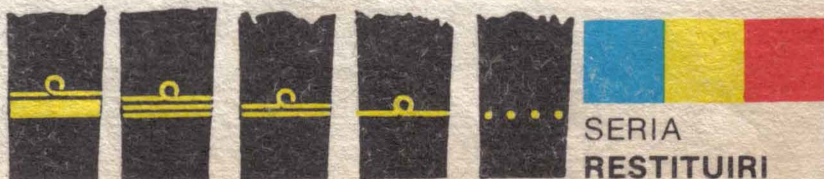
Amiral | Vice-Amiral. | Contr'Amiral. | Comandor. | Capitan-Comandor.



Locotenent: ţinută la bordul submarinelor (două fotografii)
Sublocotenent, ţinută de zi.
Delfinul colorat de comuflaj in 1941.

Marinar: ţinută tip salopetă la bordul submarinelor.
Maistru principal transmisionist (ţinuta de serviciu de vară).





SERIA
RESTITUIRI

Locotenent-Comandor. | Capitan de Marină | Locotenent de Marină | Aspirant de Marină | Elev din Şcoala de Marină.